ANNO XXV N.4
LUGLIO AGOSTO 1919
RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING CLVB
ITALIANO
CTI
200.000 COPIE
GRATIS AI SOCI
GOMME PIRELLI
PIRELLI

PER LO SVILUPPO E CONSERVAZIONE
DEI CAPELLI E DELLA BARBA
USATE SOLO
CHININA MIGONE
SI VENDE
DA TUTTI I FARMACISTI, DROGHIERI E PROFUMIERI
Deposito generale da MIGONE & C. - MILANO - Via Orefici.
L'ODONT-MIGONE
IN CREMA, ELISIR o POLVERE
È IL DENTIFRICIO PIÙ INDICATO PER CONSERVARE I
DENTI BIANCHI E SANI
— SI VENDE DA —
MIGONE & C.
PROFUMIERI - MILANO - VIA OREFICI
e da tutti i FARMACISTI - PROFUMIERI - DROGHIERI, ecc.

Stabilimento Meccanico

ING. V. FACHINI & C.

INGRANAGGI d'ogni tipo e dimensione

RIDUTTORI di velocità

ARGANI elettrici

FRESE di ogni tipo

MACCHINE per tagliare ingranaggi

MILANO - Viale Magenta, N. 29

SKF
SONO I MIGLIORI
CUSCINETTI OSCILLANTI
A DOPPIO GIRO DI SFERE
Chiedere Catalogo
alla Ditta
Ing. Paul de Schryver - Lissoni
MILANO
Via Principe Umberto, 17
TELEFONO 10-528

Direzione: Dottor Giovanni Bognetti Consigliere Delegato alla Rivista - Giuseppe Imbastaro, Redattore Capo.
Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.

La Grande Escursione Nazionale nella Venezia Tridentina

(14-19 Luglio)

Non ci è possibile iniziare la relazione di quella che fu la più importante escursione turistica organizzata fino ad oggi, sia per il numero dei suoi partecipanti, sia per la durata, sia per la finalità che ne fu l'inspiratrice, senza accennare a tutti coloro che ci diedero spontaneamente, entusiasticamente, aiuto di pensiero e di azione, cooperando, con un fervore ed una fede che ci hanno profondamente commossi, a quel successo che tanta eco ha destata nel Paese e che ha lasciato nel cuore di coloro che parteciparono all'Escursione un ricordo che rimarrà fino a che durerà il culto di ogni cosa nobile e gentile.

La prima magnifica collaboratrice nostra fu l'Armata di S. E. il Generale Conte Guglielmo Pecori Giraldi; la gloriosa Prima Armata che arrestò e respinse l'offensiva austriaca nel maggio del 1916, che vanta gli eroi del Pasubio, di Coni Zugna, di Passo Buole; che travolse il 2 novembre 1918 le difese della Val Lagarina, della Val Posina e della Val d'Assa, piantando il tricolore sul Castello del Buon Consiglio in Trento il successivo giorno 3. E l'entusiasmo del suo Comandante per l'iniziativa del Touring (la quale fin dal principio aveva ottenuta l'adesione e l'appoggio incondizionati del Ministero della Guerra e del Comando Supremo), condiviso subito da coloro che dovevano essere gli organizzatori della collaborazione militare (Generale Giacomo Ferrari, colonnello Mario Berti, rispettivamente Capo e Sotto Capo di Stato Maggiore dell'Armata, e Maggiore Paolo Berardi) si trasfuse nei vari Comandi dei Corpi d'Armata delle Divisioni, delle Brigate, dei Reggimenti; in ciascuna delle unità, insomma, alle quali spettava l'organizzazione di una parte del complesso programma della manifestazione.

Le LL. EE. i Generali Giovanni Ghersi e Giovanni Cattaneo, Comandanti il 5° e il 10° Corpo d'Armata (i Corpi d'Armata, cioè, del Trentino e dell'Alto Adige) fecero a gara nell'offrire alla carovana tutte le comodità possibili, provvedendo a ospitare coloro che non potevano trovare posto negli alberghi. Grazie al loro affettuoso interessamento, il soggiorno nella zona Riva-Arco-Torbole, il 14 luglio, e quello di Bolzano, il 15 e il 16, iniziarono felicemente l'escursione. E il ricevimento a Merano del Generale Ernesto De Marchi, della 5ª Divisione, fregiato di tre medaglie d'argento, e che ebbe la collaborazione del Colonnello Carlo Taricco; la visita e la colazione al Lago di Prags, validamente appoggiata dal Generale Carlo Ferrario della 55ª Divisione: l'eroica Divisione del Pasubio e della Vallarsa; il pernottamento nella zona Monguelfo-Villabassa-Toblaco, per il quale fecero miracoli di organizzazione e di cortesia i valorosi Ufficiali della Brigata Liguria, costituirono altrettanti episodi indimenticabili della prima parte del programma dell' escursione. Colla salita al Lago di Misurina si entrava nella zona della 4ª Armata: l'Armata dell'Asolone, di Col Moschin e del Grappa. Il suo Comandante, S. E. il Generale Giulio Tassoni, e il Comandante l'8° Corpo d'Armata, S. E. il Generale Giacomo Ponzio, vennero appositamente a Misurina per porgere il saluto alla carovana. La colazione al Lago costituì uno spettacolo indimenticabile, un prodigio di organizzazione in cui intervennero il Gen. Rodino della Brigata Piacenza e il Colonnello Ruocco del 111° Reggimento; fu un magnifico preludio al breve soggiorno di Cortina, che ebbe nel Generale Alberto Bruzzi, della 58ª Divisione, un fervido ed entusiastico coadiutore. Infine il viaggio nella Valle dell'Avisio, un viaggio trionfale che culminò nel ricevimento commovente e affettuosissimo di Cavalese, ebbe il suo principale suscitatore nel Colonnello Giovanni Faracovi, il quale, entrato primo in Trento il 3 novembre coi suoi superbi alpini, è oggi Commissario Civile dell'italianissimo capoluogo della Val di Fiemme. Si rientrava ancora nel dominio della 1ª Armata che ci riserbava la serata di Trento: una festa di

luci, di colori e soprattutto di cuori, con la quale si chiudeva in modo meraviglioso la meravigliosa escursione.

A tutti questi indimenticabili e preziosi collaboratori il Touring Club Italiano porge la viva, calda espressione della sua profonda riconoscenza, nella quale associa i nomi del Maggiore Enrico Grassi, Comandante il 1° Autoparco, del Tenente Enrico Sordelli, Comandante il 4° Autoreparto, i quali si assunsero l'organizzazione della colonna degli autocarri che trasportò per sei giorni la carovana lungo 517 chilometri di strade, con una regolarità perfetta, un ordine ammirevole, una disciplina esemplare e senza il più lieve incidente. Fu un'organizzazione che parve prodigiosa ai mille escursionisti e che fu dovuta allo spirito di sacrificio, di abnegazione del Tenente Sordelli, de' suoi valorosi Ufficiali, degli automobilisti tutti, i quali durante i sei lunghi giorni non si concessero che pochissime ore di riposo, trascorse assieme all'aperto, sugli autocarri, in una superba comunione di fatiche, di fede, di entusiasmo: desiderosi solamente di far onore al loro Autoreparto, del quale sono giustamente fieri.

Ed ora una parola di ringraziamento e di gratitudine anche per gli organizzatori nostri che furono tutti ammirevoli per l'affetto dimostrato al Touring, assumendo ciascuno una parte del difficilissimo mandato, e per il modo col quale seppero svolgerla attraverso le difficoltà e gli ostacoli di ogni genere, inevitabili nelle organizzazioni di una grande ampiezza di linee come le nostre.

E in primo luogo ringraziamo Giovan Battista Zanocco (tanto nomini nullum par elogium) *e la sua infaticabile squadra di approvvigionamento (signori Baj, Buratti, Lattuada, Maggi, Radice, Reina, Riboni, Rocca, Rossi, Taccani, Tavazza, Ettore Zanocco).*

Mai come in questa escursione il compito si presentava loro difficile e faticosissimo; mai come in questa escursione la squadra capitanata dall'ottimo amico nostro fu pari alla sua fama. Essa non si concesse un solo minuto di riposo: occupata nella preparazione dei pasti della carovana (e ne preparò ben 8000) non pensò mai a sè, non si preoccupò nè di mangiare nè di dormire; si suddivise nelle varie località, viaggiò di notte per essere pronta il mattino, si moltiplicò per accontentare tutti i desideri e tutte le esigenze: pressochè ignorata dalla carovana, confortata solamente di tanto in tanto da un saluto fugace e da una fraterna stretta di mano di qualche vecchio amico che ne conosce da anni la profonda e cieca devozione e il sano entusiasmo che mai si affievolisce.

E dopo la Commissione per il vettovagliamento, la Commissione per gli alloggi (sigg. Ing. Sandro Carnelli, che collaborò anche allo studio preventivo dell'organizzazione, Ing. Carlo Candiani, che mise a disposizione della Commissione la sua velocissima automobile; Rag. Marcello Caspani, Alessandro Marzorati, Giuseppe Piccolini), anch'essa instancabile, anch'essa in ogni luogo e senza un minuto di tregua, per il ritiro e il collocamento dei pagliericci, la disposizione dei cartelli per la rapida suddivisione della carovana nelle località dei pasti e dei pernottamenti; assillata da quel desiderio di avvicinarsi alla perfezione, che fu la fiamma vivida e animatrice di tutti i nostri collaboratori in questa escursione.

E furono collaboratori preziosissimi, per il modo col quale seppero mantenere la disciplina nelle rispettive centurie, i nove Capitani che la 1ª Armata aveva appunto designati al comando delle centurie medesime (Signori Casaccia, Cittadini, Corrado, Duci, Fiorio, Larcher, Mattirolo, Nesi, Sora), i quali assolsero il compito loro con quel sentimento del dovere, quella cortesia e quella signorilità che costituiscono una tradizione nel nostro Esercito. Furono coadiuvati egregiamente dai 18 Capi Sezione (signori Becatti, Campanini, Civita, Colombo, Gavirati, Guidali, Lavezzari, Lentesi, Macoratti, Mariani, Mischio, Morani, Orsini Bassano e Giuseppe, Parravicini, Polli, Volpi), tutti vecchi e affezionati amici del Touring, cresciuti alla scuola della montagna e quindi tetragoni ad ogni fatica e ad ogni disagio, maestri nel conciliare le esigenze della disciplina indispensabile coi riguardi dovuti a persone di età non tutte preparate agli inconvenienti di queste grandi carovane, le quali esigono una preparazione fisica e spirituale che è ancora sconosciuta alle nostre masse. Moltissimi di questi Capi Sezione erano veterani delle precedenti Escursioni Nazionali al Passo di Zocca, dal Cervino al Rosa, in Cadore, nella Tripolitania; ed erano, soprattutto, veterani della nostra magnifica guerra, della quale portano sul corpo le tracce dolorose e sul petto il riconoscimento per il dovere valorosamente compiuto.

Vogliamo ancora accennare all'opera dei 72 Capi Squadra, opera faticosa e pesante che, se non fu da tutti esplicata con uguale senso della responsabilità che essa implicava, fu però utilissima a mantenere alla carovana quell'affiatamento e quella coesione che soli potevano assicurare il successo dell'Escursione.

Nè dobbiamo tacere il volonteroso contributo prestato dai 18 medici (uno per ciascuna Sezione) sotto la vigile direzione dell'ottimo Colonnello Comm. Torquato Sironi che, negli ospedali di guerra, mitigava il dolore delle carni straziate col dolce sorriso del volto e colla francescana bontà dell'animo suo.

Una parola di elogio giunga anche a Egidio Castelli che condivise le fatiche e le ansie della Direzione della gita, nella quale portò quel suo fresco e giovanile entusiasmo, quel suo fervore instancabile, che gli valsero in guerra tre medaglie d'argento al valore e il passaggio da semplice soldato al grado di Capitano per merito di guerra.

Infine è doveroso accennare alle Ditte Campari & C., Bertelli & C., Achille Brioschi

& C. di Milano e alla «Nuova Industria Biscotti» di Ferrara, che gratuitamente e spontaneamente offersero i loro prodotti ai componenti la carovana; all'Ortopedico Cav. Giovanni Marelli, alla Farmacia Aschei-Aguzzi, all'Istituto Sieroterapico di Milano, i quali cedettero a prezzi di assoluto favore le buste, gli istrumenti, i medicinali e i sieri necessari alla dotazione del Servizio Sanitario; alla Ditta Pirelli & C. che fornì le catinelle e i cuscini di gomma al puro prezzo di costo.

Dobbiamo pure un fervido ringraziamento a Innocenzo Cappa che, nel Fossato del Castello del Buon Consiglio, in Trento, ebbe parole vibranti di commozione e di fede alla memoria dei gloriosi Martiri trentini; e ai corrispondenti della Stampa milanese (Rossi del Corriere, *Lozza del* Secolo, *Marzotti del* Popolo d'Italia, *Bolognesi del* Sole, *Peracchi della* Stefani), *che trasfusero nei resoconti l'entusiasmo destato nell'animo loro dalla grandiosità del paesaggio e dalla suggestione dei ricordi che vi sono uniti.*

Abbiamo serbato per ultimo il nome del nostro Segretario Generale Cav. Tedeschi, impareggiabile per entusiasmo, abilità, resistenza morale e fisica nell'organizzazione che a lui principalmente deve, in sintesi, per quanto dipendeva dal Touring l'ottima riuscita.

E qui facciamo punto, pur sapendo di non aver assolto con queste righe il nostro debito di gratitudine verso tutti gli amici, vecchi e nuovi, che ci furono cortesi del loro aiuto e della loro collaborazione.

Vi sono debiti che non si estinguono e il cui riconoscimento rimane nel nostro cuore come una fonte perenne di gratitudine verso coloro che li hanno creati, alla quale si alimentano le migliori e più sane amicizie. Così è del debito che a voi ci unisce, o collaboratori tutti, che ci avete dato il prezioso e inestimabile aiuto della vostra esperienza e delle vostre energie perchè il Touring potesse assolvere nel miglior modo possibile il compito che si era assunto coll'organizzazione di questa grande escursione nazionale: far conoscere, cioè, a una numerosa schiera di italiani le nuove bellezze della Patria, guidandola in devoto pellegrinaggio lungo i solchi sanguinosi della guerra, dai quali si è irradiata pel mondo tanta luce di ideale italiano!

LA DIREZIONE DEL T. C. I.

SEGUENDO LA CAROVANA - Appunti ed impressioni.

LA MEDAGLIA-RICORDO DELL'ESCURSIONE.

Sotto la tettoia della stazione est il movimento si faceva più intenso e nei primi, timidi chiarori dell'alba si profilavano gruppi dai contorni strani, quasi fantastici. Pareva un corteo di inquiete ombre gibbose che si movessero sullo schermo opalino del cielo.

Poi la luce crebbe, le ombre assunsero aspetti umani, ed il brusìo divenne un parlare sonoro ed allegro; un intrecciarsi di domande e risposte; uno scambiarsi di saluti. Quella espansività caratteristica che si rivela ogni qualvolta una massa di uomini si trova incamminata per lo stesso cammino, se per una meta lieta o triste non importa, non tardò ad impadronirsi degli escursionisti che il Touring Club aveva convocati in quella mattina del 14 luglio per iniziare quella che doveva riuscire la più grande manifestazione turistica italiana. La più grande per numero di partecipanti, per l'ampiezza del viaggio, per le finalità. Agli scopi consueti di istruzione e di educazione dello spirito al contatto delle inesauribili bellezze naturali altri se ne aggiungevano, di amoroso pellegrinaggio in terre e tra popolazioni di recente liberate, di pensoso omaggio a tutti i grandi e piccoli, diretti ed indiretti fattori della guerra e della vittoria. Avvenimento fuori dell'ordinario che non poteva non suscitare un senso quasi di sospensione anche nei veterani....

E la concitazione della partenza si faceva più rumorosa:

— Terza centuria? Verso la testa del treno. Ogni carrozza porta il suo cartello indicatore.

— A quale squadra appartiene? B. 4? In testa, in testa. Cerchi il suo caposquadra che le darà tutti i ragguagli.

— Lei metta il bracciale altrimenti non ci si raccapezza più: nè lei nè altri.

— Qua qua! Questa è la carrozza della quinta centuria. Quella è la sua squadra.

— Per le signore! Sì, sì. C'è una carrozza speciale di seconda classe, purchè accettino la separazione coniugale fino a Desenzano. I mariti viaggiano in terza. È una rivincita che dura poco.

— Ma ci sono anche degli uomini!...

— Quelli sono la *Stampa* e collettivamente sono.... al femminile. C'è anche l'on. Cappa, ma avendo in gestazione una conferenza gli sono dovuti particolari riguardi.

Così tra richiami, riconoscimenti, saluti, indicazioni, il treno speciale rapidamente si popolava di uomini e le rastrelliere si addensavano di coperte, mantelline, sacchi, borracce. Un miscuglio di borghese e di militare che aveva del pittoresco e attirava la curiosi-

tà degli estranei e qualche sottolineatura burlesca. La carovana era composta della gente più varia: uomini di tutte le condizioni sociali, di tutte le regioni, di tutte le... dimensioni, di tutte le età. Direi anzi che predominava il grigio, senza contare il grigio-verde. Numerosi infatti gli ufficiali, in buona parte utilizzati per i quadri, fior di combattenti quasi tutti decorati. La carovana era organizzata un po' militarmente. Una specie di reggimento colla suddivisione romana per centurie. Queste si suddividevano in sezioni e le sezioni in squadre col loro bravo capo squadra, specie di caporale responsabile diretto dei suoi uomini, che dovrà lungo il pellegrinaggio fare l'appello, distribuire il rancio, dare la sveglia quando... non gli succederà di addormentarsi.

Alle 6 la carovana aveva preso posto e il treno partiva mentre dai finestrini si incrociavano i saluti; sul marciapiede era qualcuno venuto a salutare parenti od amici.

Cinquecento chilometri, oltre quelli che compiremo in treno, in sei giorni, a bordo di autocarri! Qualcuno dei meno assuefatti a questo genere di fatiche forse vi ha pensato con aria un po' malinconica, mentre il treno filava verso Brescia. L'aurora colle sue luci pallide e fredde asseconda questi rilassamenti dello spirito. Poi « partire è un po' morire » dice un motto francese, che si attaglia bene anche a questa nostra vecchia anima pigra, contemplativa e sentimentale che fatichiamo un po' a buttare sulla rotta della modernità, che è movimento, lotta, amore del nuovo, gusto del rischio, insaziabile ricerca dell'avventuroso. E non facciamone troppo grave colpa a questa nostra vecchia anima; basta vincerla; in fondo è una sensazione di più che ci regala.

Ma come potevamo seguire più le sensazioni? Sarebbe come voler enumerare le infinite molecole di neve che ingrossano la valanga nel suo veemente precipitare verso valle. Non c'è più tempo di soffermarsi a guardare entro noi stessi. La valanga è in marcia; il grande ciclo delle fantasiose visioni è cominciato.

Ecco Desenzano scintillante nel limpido sole mattutino. Sembra una perla d'oro nel punto di giuntura dei due padiglioni sollevati di una fantastica conchiglia azzurra: l'azzurro intenso e piano del Benaco e quello più evanescente e a volta del cielo. Tra le due tonalità, gettate come una ghirlanda di verde e di frescura da quella grande armonizzatrice di tinte che è la natura, le colline delle sponde bresciana e veronese, cosparse di meravigliose bellezze e di grandiose orme storiche di nostra gente. I ricordi hanno una malìa inconsapevole. Un nome fa vivere una epoca, respirare un'atmosfera di sogno.

Ecco la verde Sirmio ove Catullo trasse ispirazione per quella poesia nostalgica e sensitiva che portò un elemento nuovo nell'arte romana, dominata dal senso della forza o dalla fredda lucidità classica. Di fronte, Garda col suo caratteristico aspetto medievale, la Rocca, l'eremo dei Camaldolesi e il promontorio di S. Vigilio, colle vestige venete, che si protende sulle acque. Alle nostre spalle. in fondo, Peschiera coi ricordi e i fasti recenti. A sinistra l'isola di Garda testimone di ieratici francescani soggiorni; più a nord, sotto il dosso del Baldo, Malcesine col castello che rievoca lo splendore e la grandezza degli Scaligeri. Millenni di storia hanno disseminato su questo angolo incantevole memorie e documenti.

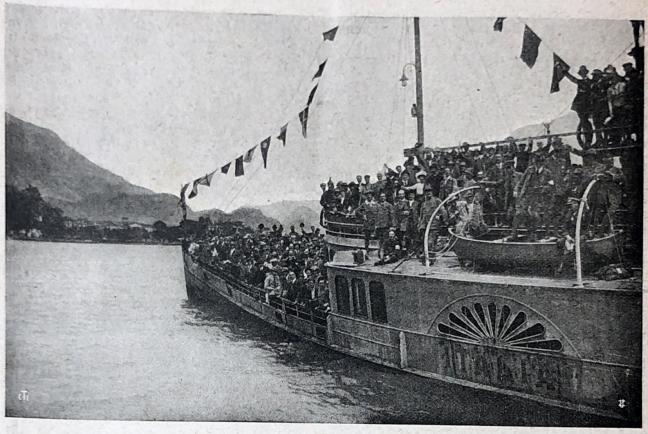
I due piroscafi che trasportano gli escursionisti sembrano ora due grandi piramidi umane naviganti in apoteosi sotto lo sventolìo multicolore dei gran pavesi. Essi oramai si inoltrano in un paesaggio di cui il fascino si fa più vivo quanto più recente è la memoria degli avvenimenti.

Entriamo in territorio di guerra. Le montagne rivelano lungo i fianchi il morso delle artiglierie; sottili ondulazioni fulve testimoniano le linee di difesa e fanno quasi sorridere quanti videro più tardi nel corso della guerra i campi immensi di reticolati stesi in profondità incredibili. La centrale elettrica del Ponale è la prima rovina notevole operata dai nostri cannoni appiattati dietro il baluardo del Baldo, ma Riva non tarderà ad offrirci una visione assai più tragica.

A bordo, tra una indicazione ed un ammirativo, tra un motto ed una sospensione nostalgica, abbiamo consumato il primo pasto. Il senso di previdenza individuale è stato messo alla prova. Chi non ha seguito le prescrizioni stampate nel programma ha già a pentirsene. Se non si è provveduto alle posate bisogna acconciarsi colle dita; chi non ha la borraccia si accontenterà di veder bere. Il sentimento di solidarietà umana ha qui subito campo di esplicarsi, non senza avere fatto prima promettere al disordinato che alla prima tappa riparerà. Vi è chi ha pensato anche al superfluo ed abbiamo il fenomeno sociale dello scambio. Alcuni da certi sacchi capaci traggono cose di ogni sorta, persino macchina e occorrente per fare un buon caffè.

Il lusso è pagato coll'incomodo di farne almeno per una intera squadra: tassazione della ricchezza.

Da ciò nasce la gara e la concorrenza, altro fenomeno sociale che si può ammirare in embrione, con tutti gli attributi della pubblicità. La A. 1 è la prima squadra. Evviva! La B. 4 ha birra, caffè, dolci, cannocchiali, macchine fotografiche. Evviva la B. 4 e il suo caposquadra. La L. 1 vanta sigari, sigarette non che un mazzo di giovani bellezze! Anche la C. 3! anche la D. 2! E via di questo passo.

L'allegro fragore si placa. Ecco Riva che si stende nella verde conca della Sarca, con cima Rocchetta ad ovest e il caratteristico monte Brione che sembra un enorme tavolato verde scaraventato in diagonale da forze di ciclopi, a tutela della città. Dalla sponda palpitante di folla vengono con lo sventolio di mille bandiere e fazzoletti cori di evviva e suoni di musiche. La prima cittadina redenta ci accoglie con ospitalità esultante. La

L'ARRIVO DELLA CAROVANA A RIVA DI TRENTO.

guerra è passata su di essa, ha smantellato più di una casa, ma, tra le rovine è sbocciato il fiore della liberazione. Ora i nostri soldati, abbandonato il fucile, lavorano di piccone e di badile a ricostruire.

Piccoli e modesti fanti che incontreremo ad ogni passo sul nostro cammino, intenti a continuare l'antica tradizione romana che faceva dei legionari altrettanti magnifici costruttori di strade e di città. Strade e città che ritroveremo dopo millenni, uniche testimonianze della nostra grandezza là dove neanche il linguaggio è sopravissuto alle invasioni.

A Riva ci attendono oltre cento autocarri che ci ànno preceduto da Verona, ove à sede il primo autoparco, messi a disposizione dal comando della prima armata. La imponente colonna, tutta in pieno assetto, dovrà condurci per cinquecento chilometri attraverso passi altissimi e difficili.

— Signori, raccomandatevi l'anima a Dio — vocifera qualche burlone. In automobile si sa quando si parte, ma non se si arriva e quando.

— Abbiamo con noi ufficiali medici e due sacerdoti. È venuto il momento anche per essi di lavorare — aggiungono altri. Della carovana fanno parte infatti due sacerdoti e diciotto medici, uno per sezione, sotto la direzione del colonnello Sironi.

— Qualcuno di questi signori à già avuto bisogno di me al fronte, e non se ne può lagnare, se gli ò reso possibile questa escursione, — ribatte ridendo, con quel suo viso cordiale e bonario, il Sironi. Il trasporto automobilistico rappresentava, invero, il punto interrogativo dell'impresa, anche per chi à conoscenza del perfezionamento acquistato da questo delicato servizio in quattro anni di guerra.

Mentre una parte della carovana procedeva la sera stessa del 14 per Trento, il resto lasciava Riva il giorno dopo, raggiungendo la valle dell'Adige per la strada di Loppio, dopo aver dato un saluto alla bella Arco, patria di Segantini. La valletta è famosa per una straordinaria impresa della Repubblica Veneta. Una flottiglia di barche e galere veneziane che avevano risalito l'Adige, attraverso questa via furono immerse nel Garda per essere inviate contro il Visconti, duca di Milano. Per il trasporto erano occorsi duemila buoi.

Camminiamo in piena zona devastata. Loppio dei conti Castelbarco è un ammasso di rovine; Mori non à più case abitabili tra i settecento e più edifici che lo componevano. La metà sono rasi al suolo; gli altri sono inservibili. La popolazione tornata dopo quattro anni di internamento vive nelle baracche in attesa che la ricostruzione sia compiuta. Marco, sulla sinistra dell'Adige, che si raggiunge attraverso un ponte di chiatte, non à più letteralmente una casa in piedi. Anche la campagna intorno, tutta sconvolta dai crateri formati dallo scoppio delle granate, non à quasi più segni di vegetazione. E la visione di queste rovine ci accompagna fino a Rovereto pure gravemente danneggiata e messa a sacco.

Ma poco più oltre l'ammirazione à campo di estendersi sulla magnifica pianura formata dall'Adige. La strada prosegue tra una successione ininterrotta di campi ubertosi di

L'ORAZIONE DI INNOCENZO CAPPA PEI MARTIRI TRENTINI.

frutteti e di vigne che ne fanno il territorio agricolo più importante del Trentino. Grossi paesi sono disseminati qua e là ai piedi delle alture. Sulla sinistra del fiume la valle è limitata da montagne piuttosto alte con declivio ripidissimo, mentre sulla destra le catene degradano lentamente dando luogo ad una visione panoramica meno severa.

Il tempo imbronciato non ci permette di godere la tanto attesa visione di Trento.

Sotto il cielo di un plumbeo sconsolante la carovana riceve il suo abbondante battesimo e lo sbarco avviene tra un po' di preoccupazione, non tanto per l'acqua del momento quanto per quella che pare voglia riservare il domani. La carovana à cambiato aspetto d'improvviso: impermeabili, mantelli, berretti calati, cappucci ànno fatto la loro comparsa. Si direbbe che il cielo abbia voluto portare anche nella esteriorità una visione di severità e di mestizia per il rito che si va a compiere. È sotto una pioggia dirotta, gli escursionisti in lungo corteo si recano al castello del Buon Consiglio a portare nella lugubre fossa il loro omaggio ai tre nuovi martiri della Patria. La famigerata fossa pareva in quel mattino più fosca nelle sue nere e diroccate pareti gocciolanti di acqua; triste cornice alle piccole fotografie incastratevi entro a documento dell'ultima scelleratezza austriaca. La figura di Battisti campeggia in questi documenti fotografici che l'imperiale regio governo aveva permessi, fidando forse nella efficacia della teoria del « salutare terrore ». Ma l'anima di Battisti è l'anima stessa di tutto il Trentino italiano che non piega davanti al capestro. Ci sentiamo quasi grati all'Austria di averci regalati questi documenti della grandezza del Martire, grandezza che per ognuno di noi che visse della sua stessa fede durante i mesi del 1915, che vibrò della commozione della sua parola, che lo vide, alpino, celebrare a Milano la virtù delle nostre più belle truppe montanare, era un dogma; ma che siamo pur lieti di vedere documentata, non per noi, ma per i lontani, per i dubbiosi, per coloro che fondano nella miseria della loro anima la negazione delle più alte e nobili azioni umane.

E ai lati del cippo che ricorda la voce strozzata di Battisti nel momento in cui gridava: « Viva l'Italia! » altri due cippi, testimoniano il sacrificio di Filzi e di Chiesa. Poteva il calvario dell'Italia compiuta rassomigliare di più a quello donde trasse luce ideale una nuova civiltà? Strani capricci della storia che pare si compiaccia di ritorni e di analogie. Ma quando il fatidico progresso umano avrà cessato di marciare per tappe di calvari?

Davanti ad una folla commossa l'on. Cappa evocò le figure dei tre grandi italiani con parole che non è possibile ripetere senza guastarne l'alata poesia, il sentimento vivo e profondo.

La mèta di questa seconda giornata è Bolzano, e nel pomeriggio da piazza Venezia, ove sono allineati i cento autocarri, l'imponente carovana si snoda di nuovo lungo la valle dell'Adige. La strada, percorrendo sempre la sinistra del fiume, passa attraverso a nodi importanti. Ecco sulla destra Buco di Vela che conduce nelle Giudicarie, e più avanti, le ripide pareti del Terlago e della Paganella; poi ancora il Fausior e l'imbocco, tra Mezolombardo e Mezocorona della Val di Non, ove, nei dintorni di Cles furono trovate tracce di Roma imperiale. Ma noi percorriamo la strada attraverso Gardolo, Lavis, dove sbocca la val Cembra, Nave San Felice, San Michele. Via magnifica per tracciato che corre lungo questo amplissimo fondo valle che si mantiene sui 250 metri. Una campagna rigogliosa, tutta coltivata a vigne ed a frutteti che dà l'impressione di camminare in uno sconfinato giardino. Dopo San Michele la vallata si restringe ed a Cadino si entra nella stretta detta la Chiusa di Salorno che è il confine fra il Trentino propriamente detto e l'Alto Adige. La Chiusa era stata segnata dall'on. Bissolati anche come confine linguistico e politico; ma per lungo

IL TEN. ENRICO SORDELLI, COMANDANTE LA COLONNA DEGLI AUTOCARRI.

LA COLAZIONE AL KURHAUS DI MERANO.

tratto ancora troviamo denominazioni italiane e non soltanto denominazioni. Ecco infatti Roverè della Luna che fu patria dei garibaldini Fratelli Bronzetti; poi Cortina, Magrè, Cortaccia, Termeno, e più addentro Caldaro che conduce al passo della Mendola. Di qua San Giovanni, Laghetti, San Floriano, Egna ed Ora che aprono il varco, attraverso il passo di San Lugano, alla italianissima val di Fiemme. Più avanti Bronzollo e Laives. Siamo ormai alla confluenza dell'Isargo coll'Adige, nella cui ampia vallata si stende Bolzano, circondato da una superba corona di verde e più in alto dalla visione fantasiosa delle Dolomiti.

Bolzano dà subito l'impressione di una città tedesca. Gli abitanti non parlano altra lingua, per quanto capiscano bene l'italiano e in qualche modo lo parlino anche. Soltanto dopo una visita non superficiale si riesce a scoprire nella struttura della parte antica della città e nei suoi bassi porticati veneti la sua derivazione italiana. Ma essa ormai è sopraffatta dalla modernità tedesca dei suoi grandi edifici. L'italiano che vi passa preferisce non approfondire le ricerche, lieto di lasciare a Cesare quel che è di Cesare, ed all'architettura tedesca i suoi pesanti alberghi ed i suoi monumenti. Di brutti edifici moderni e di peggiori monumenti ne abbiamo a sufficienza in Italia. La cosa non deve fare molto dispiacere ai bolzanesi, che tengono molto ai loro *hôtels* — ove tra parentesi si sta con tutto il *comfort* desiderabile.

Quanto a monumenti, noi, ossia un gruppo che costituiva la scapigliatura della carovana — con un po' di inquietudine del cav. Tedeschi — ne abbiamo scoperto uno graziosissimo, tedeschissimo, ma che è certo la cosa più pittoresca e caratteristica di Bolzano: il Batzenhäusl. Specie di taverna — molto più simpatica delle *taverne rosse* italiane e dei *moulins* di vario colore francese. La taverna bolzanese intanto ha questa superiorità che non conosce lo *snob* e gli alti prezzi. È una cosa di sapore di antico regime, voglio dire antico costume studentesco; gozzoviglia a buon mercato, gaiezza data da esuberanza di temperamento, nei frequentatori, non di quella che «spontaneamente» emana da una *troupe* di professionisti dell'allegria. La taverna ha una curiosità molto interessante. Una galleria di quadri nella quale figurano nomi divenuti poi illustri. Essa è l'indice del mecenatismo del proprietario. Al Batzenhäusl in fatti riparavano gli artisti nei momenti di «magra» e saldavano il conto con un prodotto della loro arte. Quanto a tavola non ha nulla da invidiare ai grandi ristoratori e vi si beve un vinetto che fa ricordare quello di Cisti. Io non l'ho mai assaggiato ma mi fido della descrizione del Boccaccio.

Chiudiamo la parentesi gaia. Non fu che una sosta per riprendere lena.

Nel suo insieme Bolzano è quanto di meglio possa offrire un soggiorno incantevole. Tutta linda e lucida, sembra fabbricata ieri.

Caratteristica comune a tutte le località che poi incontreremo nelle due tappe successive. Una visione veramente straordinaria di colline verdi, di sterminate zone boschive, di imponenti catene rocciose ne limitano la vasta conca che sbocca sull'Adige. La carovana, giuntavi verso le 18, ha potuto essere collocata in gran parte negli alberghi, non ostante la loro saturazione dovuta all'essere Bolzano un centro commerciale e politico di primissimo ordine. Il generale Cattaneo, che comanda il X Corpo d'Armata, ha voluto nella sera offrire un banchetto ad una larga rappresentanza degli escursionisti nella villa che fu già sede di von Conrad, e poscia un ricevimento a tutti i gitanti nel grande parco della villa, che i nostri bravi soldati avevano trasformato in un meraviglioso giardino illuminato con lampadine bianche, rosse e verdi.

La mattina del 16 la carovana si rimette in moto per una visita a Merano. La grande città alberghiera ha preparato agli escursionisti accoglienze più che ospitali. La ridente città ha sofferto durante cinque anni di guerra e non ebbe neanche il corrispettivo che è toccato a Bolzano, che fu sede di un alto comando ed un centro di retrovia dei più importanti e movimentati. Il percorso è breve ma incantevole, lungo il corso dell'Adige. Lasciamo Bolzano che albeggia, e la corona dei suoi monti offre uno spettacolo estasiante. Alle nostre spalle le cime dentate del Catinaccio si profilano nel cielo come una massa bruna filettata di rosa; sulla nostra sinistra le rocce porfiriche della Mendola riflettono con toni di indefinibile bellezza i primi raggi del sole.

IL CAPITANO GUIDO LARCHER CAPOCONSOLE DEL T. C. I. A TRENTO E COMAND. LA 1ª CENTURIA.

Sul nostro passaggio svegliamo nei paesetti ancora assopiti la sciame allegro dei nostri soldati che salutano questo interminabile convoglio con evviva. Arriviamo a Merano che il sole è già alto; all'ingresso della cittadina un grande arco verde porta una dicitura bilingue di saluto. Una folla di soldati e di ufficiali ci attende con la fanfara. Numerosa assiste pure la popolazione colle sue rappresentanze e i bimbi delle scuole. Il cordiale saluto ai turisti è ricambiato dagli autocarri con lo sventolio dei fazzoletti e coll'agitar dei cappelli. Non ci siamo fermati che poche ore, ma i Meranesi avrebbero gradito una sosta un po' più lunga. Essi avevano aperti appositamente ed apprestati i loro cento alberghi e *restaurants* chiusi e deserti da cinque anni e avrebbero desiderato che gli escursionisti li avessero potuti visitare uno ad uno, che avessero ammirate le passeggiate che offrono i dintorni, sicuri che i mille sarebbero diventati altrettanti propagandisti in Italia delle bellezze incantevoli della natura e della magnifica organizzazione. Merano accomuna infatti una serie di attrattive che ne fanno una stazione delle più interessanti. Posta in una conca a 350 metri all'imbocco della val Venosta e della val Passiria, à a poca distanza il gruppo del Texel, alto oltre 3000 metri, quello dell'Oetz (3500), una fitta rete di strade comode e di facile accesso.

Dopo un banchetto al « Kurhaus » (il grandioso salone ha contenuto comodamente 1200 convitati) al quale intervennero il generale De Marchi, il colonnello Taricco e le rappresentanze dei vari rami dell'industria alberghiera e della stampa locale, gli escursionisti si disseminarono per la città e pei dintorni. Una visita interessante fu quella a Castel Tirolo, la località donde trasse il nome tutta la regione.

L'origine è romana e il castello porta ancora una solida torre romanica del 400 d. C. ed il nome gli è venuto dal rappresentante di Roma della famiglia Teriolis. Dopo il 1000 fu convenuto e fra il 1200 e 1300 divenne, con una corruzione, castello dei Conti del Tirolo. Signora ne fu una famiglia del luogo oriunda della val Venosta, fin che nel 1363 fu ceduto a Rodolfo degli Absburgo e « da quel momento in poi fu dei duchi d'Austria ». Così ne riassume la storia il Conservatore, un ometto tutto cerimonioso, che ha dimenticato nientemeno la parte che vi ebbero i vescovi di Trento, che non erano duchi d'Austria. Egli ci indica pure un'aquila rossa in una antica vetrata della cappelletta, che è poi divenuta il simbolo del Tirolo, come il Leone per la repubblica di S. Marco.

La partenza per Bolzano avviene con una buona ora di ritardo, il che non è indizio di pigrizia; anzi di soverchio spirito di iniziativa da parte di molti che si erano spinti troppo lontano nelle visite ai luoghi.

Giovedì mattina sveglia alle tre e partenza da Bolzano per la Pusteria e il Lago di Prags. Giornata limpidissima. La carovana percorre la valle dell'Isargo, stretta e tortuosa fino a Bressanone. Paesaggio severo, in molti punti orrido, attraverso il quale passano col loro fragore di cascata le acque abbondanti dell'Isargo. Gli escursionisti hanno sciolto mantelli e coperte che molti avevano ritenuto un peso ed un ingombro inutili; l'ora mattutina, la velocità degli autocarri, la corrente stessa creata dal fiume in queste strette gole, dànno una temperatura addirittura pungente. Il percorso non ha attrattive speciali oltre quelle del paesaggio: ecco la Chiusa di Bressanone, famosa, che dal 1810 al 1813 costituì uno dei punti di confine tra il regno d'Italia e la Baviera. Napoleone, fran-

IL COMMIATO DELLA DIREZIONE DELLA GITA DALLE AUTORITÀ DI CAVALESE.

cese — che di confini se ne intendeva — fu meno modesto di qualche uomo politico italiano di un secolo dopo. Poi Bressanone in una magnifica conca di verde. Lo attraversiamo di corsa, lasciando sulla nostra sinistra Franzensfeste che ci ricorda un grande *raid* dei nostri aviatori, e per Mühlbach entriamo in Pusteria.

Usciamo da un paesaggio orrido e scosceso per bearci in una visione addirittura pastorale. La valle che forma la Rienza ha l'attrattiva dell'inaspettato e dell'insolito. Essa corre quasi in linea retta per un lunghissimo tratto da ovest a est ad una altezza dai settecento agli ottocento metri. L'aspetto alpino della vegetazione contrasta in modo singolare con la regolarità e la dolcezza dei pendii, e l'alternarsi di estese praterie con belle zone di conifere ci richiamano a certe visioni pittoriche tanto lontane dalle caratteristiche del nostro paesaggio che ci eravamo abituati a considerarle come frutto di fresche fantasie più che espressione poetica di una realtà esistente. Paese discreto e silenzioso questa Pusteria; paese di ordine, di pulizia, di calma. I colori più che vivi sono freschi, chiari, limpidi quasi cristallini; e al polverìo che solleva la lunga colonna degli autocarri si prova quasi un dispetto; sembra che esso debba imbrattare questi bei tappeti verdi stesi dalla natura per farci facile e silenzioso il cammino. La via è punteggiata da numerosi paesetti a poca distanza tra di loro e disseminati in modo che dànno il senso dell'agio. Pensare agli agglomeramenti delle metropoli in Pusteria è immaginare l'assurdo. Li attraversiamo tutti di corsa e scompaiono dietro noi come se il frastuono li facesse fuggire. Tale ci si presenta la valle della Rienza fino a Toblaco, che si adagia in una amplissima distesa di prati e di boschi con la visione incomparabile delle cime dolomitiche.

Una prima e parziale visione di esse la carovana l'ha avuta nella sosta fatta al Lago di Prags, al quale si giunge deviando verso sud per la valle omonima poco dopo Monguelfo. La via è meritamente nota per la sua bellezza. Si presenta subito un imponente colpo d'occhio sulla vertiginosa parete dello Seekofel; alle spalle i ghiacciai dello Zillertal. Si sale per splendide selve, lasciando a destra le case di S. Vito (S. Veit), si raggiungono i Bagni minerali di Neuprags, e si arriva dopo una mezz'ora al Lago di Prags (m. 1496), situato in una conca meravigliosa dominata dal Seekofel.

Della ospitalità della natura approfittano largamente gli escursionisti. Appena giunti si distendono lungo le rive e fanno una *toilette au grand air*. Per catino il lago, per sapone la sabbia, per asciugatoio il sole, per letto il terreno soffice ed ombroso della pineta. Poi colazione all'aperto, quindi... libera uscita. Il Seekofel che scende fino al lago, e il Rosskofel, che lo chiude sul lato orientale, costituivano due vere tentazioni per gli alpinisti ed alle 15, quando si doveva partire, molti erano ancora al di là lungo i canaloni ghiacciati. La rigida puntualità del cav. Tedeschi, non ostante le proteste verbali per il ritardo e la indisciplina degli escursionisti, dovette mostrarsi in quel giorno indulgente e accondiscendente. Scommetto che in cuor suo rimpiangeva di non poter fare altrettanto.

Mèta della giornata — come ho detto — era Toblaco, ma la carovana dopo esservi giunta e dopo aver visitato il paese, che porta i segni visibili delle nostre artiglierie, per poter pernottare dovette distribuirsi tra Toblaco, Welsberg (Monguelfo) e Niederdorf (Villabassa) accolta colla più larga ospitalità dai comandi militari che avevano requisito tutte le camere e tutti i letti e preparato il lavoro alla nostra Commissione di

approvvigionamento. Dopo pranzo ci furono concerti e luminarie dovute alla cordialità degli ufficiali e dei soldati.

Venerdì, partenza per Misurina e Cortina. La escursione accelera il suo ritmo. Entriamo in quel paesaggio incantato che non ha confronti. Non si può pensare alle Dolomiti senza rievocare un mondo di sensazioni delle più profonde. Siamo fuori dell'umano; ci accostiamo al divino, all'inafferrabile, all'indefinibile. Col sole già alto lasciamo Toblaco e risaliamo verso la valle d'Ampezzo lungo la Rienza. Accanto alla vecchia ferrovia a scartamento ridotto ne è sorta un'altra bagnata dal sangue dei nostri prigionieri. Si calcola che nella zona di Toblaco ne fossero concentrati ventimila che venivano impiegati nei lavori sotto il tiro dei nostri cannoni. Sopra Toblaco vecchia c'è un cimitero che custodisce oltre un migliaio di vittime della barbarie austriaca e numerosi altri, seppelliti a mucchi di dieci e venti, si trovano sulla via che battiamo. Via di una bellezza tragica. Ecco qui sulla nostra destra una rupe enorme di un rosso sanguigno; sembra una massa incandescente, infuocata dal sole che s'alza. I competenti la riconoscono subito. È la Croda Rossa! E la cima dallo strano colore che muta di minuto in minuto, rapisce tutti gli sguardi. Ma ecco là di fronte, che pare chiuda la valle, un'altra cresta che à rifrazioni di un bianco quasi trasparente. È il Cristallino; più in su, al Forte di Landro smantellato dalle nostre granate, si profila anche il Cristallo, e qua sulla sinistra, simili a una ciclopica fortezza, le tre cime di Lavaredo. Alla svolta, verso la valle del Rufreddu, passiamo Carbonin tutto in rovina Il terreno aspro e fosco è tutto disseminato di reticolati, tagliato da camminamenti, lacerato da buche. Davanti a noi ecco un'altra visione fantastica: le tre Tofane si delineano coi loro dorsi montanti verso il cielo. La cima di una di esse si perde tra un blocco di nubi bianche come il ghiacciaio. Lungo il Boite raggiungiamo la strada che sale al Lago di Misurina lasciando sotto di noi la vastissima conca di Cortina.

La strada sale con pendenze scabrose, le macchine pare siano prese dall'affanno; rallentano ma non si fermano. Chi ha più agio di pensare alle *pannes?* Al di sopra della cortina di cime verdi, tra le vette dei pini spuntano altre visioni eterne di bellezza. Sulla nostra destra ecco il ghiacciaio del Sorapis. Pare un blocco solo, ma a mano a mano che la strada ci porta di fronte ad esso si profila la sua forma semicircolare con una infinità di vette e di dentellature. Pare una grandiosa esedra inalzata tra le nubi per il dio delle nevi. Siamo al passo delle Tre Croci che domina una vasta zona di cielo e di cime, e scendiamo verso Misurina che non tarda ad apparire nel suo anfiteatro dolomitico. Rivediamo le stesse cime che non sembrano più quelle tanto è multiforme ed inesauribile questa bellezza di natura. Il Cristallo il Popena, il Cristallino, le Tre Cime di Lavaredo, Croda Liscia, i Cadini rinserrano il lago in una corona di incantevole bellezza. L'andamento della strada, semi circolare, permette alla colonna degli autocarri di sfilare come in parata e di poter essere abbracciata dall'occhio nel suo insieme imponente. Davanti all'albergo Vecellio assistono allo spettacolo e ricevono gli ospiti il generale Tassoni, Comandante la IV Armata, il generale Bruzzi, Comandante la 58ª divisione, ed altri numerosi ufficiali Le musiche suonano gli inni, mentre dagli autocarri che sfilano gli escursionisti rispondono agitando bandiere, applaudendo e gridando viva all'Esercito. Al Colonnello Ruocco, che porge il benvenuto alla carovana, il Direttore dell'Escursione risponde, in nome dei gitanti, con un fervido saluto e un vibrante ringraziamento all'Esercito.

Sulle rive del Lago, su tavole improvvisate, viene poi servita la colazione all'aperto.

Verso il tramonto la carovana è a Cortina d'Ampezzo. La incantevole borgata è tutta in festa, bandiere tricolori a tutte le finestre, la gente per le strade vestita a festa, le donne nei loro caratteristici e graziosi costumi. Anche Cortina vuol salutare gli ospiti, e in un grande spiazzo ha inalzato un palco con trofei di bandiere e tutt'attorno banchi con rinfreschi serviti dalle ragazze del borgo. Al ricevimento intervengono le autorità militari e civili ed il sindaco pronuncia un caldo discorso. Poi un coro eseguisce alcune cantate che sollevano il più vivo entusiasmo. Anche a Cortina l'alloggio è disposto in gran parte negli alberghi ed all'alba la carovana è in piedi per l'ultima tappa: A Trento per la strada delle Dolomiti.

L'escursione ha un crescendo che stordisce. Non si ha quasi più la sensazione della realtà. Abbiamo passato quattro giorni in una incalzante successione di emozioni che hanno dello straordinario. Non c'è stato tempo di soffermarsi, di prendere fiato, di riflettere. Se un difetto ha avuto questo viaggio è stato quello della rapidità. Come una grandiosa sinfonia in cui l'incalzare di temi sempre nuovi non lascia adito all'uditore di penetrarne la intima bellezza, e lo lascia con la febbre di riudirla, questa escursione più che saziare una gran sete di bello, ha acceso una gran fiamma di desiderio. Desiderio di rivedere le cose vedute per comprenderle meglio, per penetrarle, per impadronirsene.

Credo che questo fosse lo stato d'animo di molti quando all'alba del sabato abbiamo dato l'addio a Cortina, ancora avvolta nella oscurità crepuscolare, e per la strada di val Costeana ci siamo trovati ai piedi, si può dire, del massiccio delle Tofane che abbiamo girato in tutto il suo ampio semicerchio. Ad oriente la punta maestosa dell'Antelao spiccava leggermente illuminata nel cielo. Pa-

reva una vedetta che facesse strada al sole. E alla maestosità del paesaggio ancora una volta si mischiavano i ricordi della guerra recente. Ad ogni cima che il sole a poco a poco scopriva era come un ridestarsi di eventi grandiosi. Quale epopea può competere con quella che canta ogni mattino dalle tre cime ghiacciate delle Tofane? Vi sono ancora lassù, attanagliati alla roccia, come quelli delle rondini sotto le grondaie, i nidi delle nostre aquile. Non si può passare guardando quelle piccole baracche senza sentirsi il capogiro, senza tremare di commozione. La toponomastica alpinistica è diventata toponomastica di guerra. Facendo la guerra si è diventati anche alpinisti, ma i nostri figli allenandosi all'alpinismo impareranno anche un brano sanguinoso e radioso di storia. In nessun luogo come in questo la guerra fu da uomo a uomo, coi nervi soltanto, col cuore soltanto, col saldo braccio soltanto.

IL CIMITERO DI GUERRA SUL VALICO DEL PORDOI.

La visione della guerra ci accompagna per oltre la metà del percorso, attraverso il passo di Falzarego fino a quello del Pordoi. Le strade sono tutte riattivate, i ponti ricostruiti, ma il terreno sembra ancora quello dell'indomani della battaglia: chilometri e chilometri di reticolati, di trinceramenti, di camminamenti, materiale abbandonato di ogni genere, baracche abbattute e bruciate, villaggi interamente distrutti. L'alta valle del Cordevole è una sola rovina.

Al passo del Pordoi troviamo l'albergo, costruito vicino all'obelisco che ricorda la inaugurazione della strada, ancora intatto. Il proprietario, un eccellente italiano che l'Austria arrestò e mandò in una compagnia di disciplina appena scoppiò la guerra e ne internò la moglie e i figli, ha esposto tutte le bandiere che aveva; ha issato un ritratto di Battisti sulla porta, gettandovi attorno una corona di alloro. Siamo sulla soglia del Trentino e quest'ultima parte della tappa è un trionfo. La colonna non può più procedere colla regolarità consueta tale e tanta è la festa che la popolazione della val di Fassa e della val di Fiemme fanno agli escursionisti. Ogni paese è tutto sulla strada ad attendere colle autorità civili e religiose, e le scolaresche. Fiori, applausi, evviva. La cronaca dovrebbe ripetersi per ogni paese del Trentino che si incontra sulla strada. Così soltanto verso mezzogiorno la colonna raggiunge Cavalese, capoluogo della val di Fiemme. Gli abitanti per attenderci han disertato la tavola e si stipano lungo la via, con la musica e la autorità civili e militari. Archi di trionfo sono disseminati lungo il percorso nel paese ed una squadra di ginnasti ci viene incontro in bicicletta e ci fa da guida d'onore.

La sosta indispensabile per la colazione, per ricevere il saluto delle autorità e poi via per Trento, ove giungiamo alle 18. Qui il comm. Johnson, l'antico direttore generale del Touring, era venuto a incontrare la carovana. Fu festeggiatissimo, particolarmente da alcuni degli escursionisti che ricordavano di averlo seguito nella prima grande manifestazione collettiva del T. C. I., la carovana ciclistica Milano-Roma del 1895: e altri di essergli stati compagni in quel Convegno di Trento del 1908, quando a Trento non si poteva gridare: Viva l'Italia! e lo avevano gridato.

Alla sera la capitale del Trentino ha coronato la nostra escursione con una festa alla quale ha preso parte tutta la città. In piazza Dante, trasformata in una fantasia di colori, è stato tenuto un concerto, mentre nel vicino grande albergo Trento il Comando della 1ª armata offriva un sontuoso ricevimento agli escursionisti. Il generale Pecori Giraldi ed il Sindaco sen. Zippel vi intervennero personalmente e portarono il loro saluto agli ospiti. Per questi rispose ringraziando il Direttore Generale, gr. uff. L. V. Bertarelli, che era stato l'interprete felicissimo del comune sentimento presso le Autorità durante tutto il percorso e che rievocò con alate parole alcuni ricordi personali in cui campeggiava l'epica figura di Cesare Battisti. Egli chiuse le sue parole svolgendo e leggendo un messaggio che uno dei nostri aeroplani aveve lasciato cadere, ravvolto in una fascia tricolore, sui gitanti radunati intorno al Lago di Prags: bellissimo messaggio in cui era consacrata la fratellanza dell'Esercito col Touring nell'amore alle nuove regioni italiane. Prima del ricevimento, nel palazzo del Comando, lo stesso comm. Bertarelli in unione di alcuni Consiglieri, aveva consegnato a nome del T. C. I. una grande targa d'argento, che la liberalità del comm. Johnson aveva consentito di rivestire d'una magnifica forma d'arte, al Governatore conte Pecori Giraldi, come segno di riconoscenza per l'alto aiuto che aveva dato alla organizzazione della vasta impresa.

A mezzanotte, col treno, la carovana riparitva per Milano.

F. G. ROSSI.

(fotografie Aragozzini)

VITA DEL TOURING

NOTE DI BILANCIO.

L'APPROVAZIONE, poco meno che unanime da parte dei votanti, dell'aumento della quota sociale (vedere a pag. 193 il risultato del *referendum*) non toglie affatto le preoccupazioni finanziarie del Consiglio pel bilancio dell'anno prossimo, nè, come si capisce, quelle dell'attuale, che, purtroppo, sarà passivo.

Un certo numero di Soci ha, sulle stesse schede di votazione, espressi pareri che dimostrano come alcuni ignorino ancora certe realtà, accentuatesi in questi ultimi mesi con crescendo precipitoso.

Mentre i rifornimenti delle materie che interessano il Touring hanno mantenuto la loro favolosa altezza, la mano d'opera è (specialmente la lito-tipografica) cresciuta in modo irragionevole. Non soltanto è aumentata in ragione della svalutazione della moneta, ma molto al di là. Ed ancora questo non basta: si sono ridotti gli orari di circa il 20 per cento (da 10 a 8 ore) in quasi tutte le industrie; si è spinta dappertutto la propaganda per la soppressione del cottimo o per la sua riduzione rendendolo più caro; si è in ogni campo cercato di livellare in categorie gli operai con salari uniformi togliendo lo stimolo dell'attività personale distinta. Gli scioperi continui, oltre a sottrarre un'impressionante aliquota della produzione colle continue sospensioni di lavoro, hanno seminato tale malavoglia che il rendimento individuale è ridotto d'assai.

Queste dolorose constatazioni sono comuni nel mondo industriale e costituiscono una preoccupazione legittima e grave, la quale si ripercuote sui costi di ogni oggetto come sulle locazioni d'opera.

Ad ogni modo i fatti, comunque essi siano giudicati, premono sul bilancio del Touring in modo che non tutti i Soci hanno ancora capito.

L'ultimo concordato, che data da un mese, stabilito a Milano fra gli operai delle arti grafiche e gli industriali, si potrebbe ben chiamare un'opera in pro dell'analfabetismo. Esso eleva talmente le tariffe, che qualsiasi pubblicazione a buon mercato diventerà impossibile. Un avvenire prossimo chiarirà quale sorte è riserbata alle pubblicazioni scolastiche ed a quelle popolari, tostochè saranno esaurite le scorte esistenti.

Quanto alle pubblicazioni di più elevata natura, il loro prezzo deve salire ad altezze che ne restringeranno il consumo.

Ecco qualche esempio. Per un tipo di stampa litografica che il Touring pagava anteguerra 13 lire per mille tirature, si pretendono oggi 45 lire.

Per la *Rivista*, di cui un numero come l'attuale costava anteguerra, senza carta, L. 17.000 oggi si pretendono L. 35.000, e rispettivamente colla carta da L. 32.000 si è ora saliti a L. 80.000. A questa stregua se la *Rivista* si potrà fare l'anno prossimo mensile, come, in massima, il Consiglio ha deliberato, essa costerà circa L. 960.000, cioè circa L. 6 per socio, contro L. 3,18 nel 1919 (sei numeri) e L. 2,40 nel 1914.

È da notarsi che lo scarico di spese dovuto alla pubblicità è ormai quasi nullo, perchè, com'è cresciuto il prezzo di carta e stampa delle pagine di testo, altrettanto accadde delle pagine di pubblicità, mentre le tariffe non hanno più elasticità.

Un volume tipo di una certa pubblicazione, di cui presentai al Consiglio nel 1915 il preventivo in L. 2.70 circa, costa ora circa 8,50. Si trattava allora di farne 20.000 copie con una spesa di 54.000 lire. Ora che il volume dovrebbe stamparsi costerà, se ci decideremo alla stampa, 170.000 lire.

Sono cifre che spaventano. Ed i nostri operai tipografi si accorgeranno presto cosa vuol dire tirar troppo la corda, perchè il libro, che purtroppo in Italia non fu mai tenuto come una necessità, diventerà ora un lusso riservato.

Intanto dovrebbe essersi verificata in questi giorni la conclusione di un fatto significativo. Un editore di qui doveva ristampare un'opera importante. Qui gli fu chiesto come *ultimatum* 56 lire per una determinata unità: a New York gliene furono chieste 35 franco bordo. Quest editore stava trattando ora per il trasporto.

Tutto ciò è assai melanconico per l'industria italiana e obbliga il Touring a cercare nuove vie, nuovi fornitori, a favorire nuovi impianti, se non troverà modo di accomodarsi coi vecchi. Già da alcuni anni stampammo cose di qualche importanza fuori di Milano e fuori di Lombardia: forse sarà questa emigrazione dei nostri lavori una via per mitigare l'insostenibile stato attuale.

ANCORA PER LE STRADE MILITARI.

La questione delle strade militari di cui ho intrattenuto i lettori nella *Rivista* di maggio-giugno con un breve articolo (*Piccolo contributo alla questione delle strade militari*) ha fatto un piccolo passo... teorico.

È ormai risaputo che queste strade devono venir selezionate: da mantenere e da abbandonare. Tra queste tutte o quasi le mulattiere e le carreggiabili.

Ma poichè si è ora nel periodo di liquidazione s'impone o di mantenere le altre o di restituire i terreni e pagare i danni ai pro-

prietari, che videro attraversati i loro terreni, nella furia del costruire, senza trattative nè compensi. È appunto da questo fatto, che obbliga il Governo a fare atto di pagamento, che può uscire una soluzione.

Bisogna pur giungere ad assegnare la conservazione di queste strade a qualcuno se non le si vogliano distruggere, poichè, man mano i militari si ritirano, ne comincia il rapidissimo deperimento. Già dissi che tutte le più alte camionabili sono fuori servizio.

Abbandonare le strade vuol dire per lo Stato dover pagare i danni ai proprietari terrieri. Anche l'inattività non è dunque una chiusura della partita economica.

Ma a chi dare queste strade?

S. E. Badoglio volle cortesemente sentire il Touring. Ma che può fare il Touring dinanzi all'immane problema, che si può riassumere così: mantenere non una vera rete, ma un gran numero di piccoli tronchi spezzati, come tentacoli sparsi intorno a una periferia vastissima? Manca l'unità topografica, la possibilità di centralizzare, di organizzare i servizi, troppo disgiunti.

A chi dice: diamo le strade alle Provincie o ai Comuni si deve rispondere con una doccia: mancano a queste strade le caratteristiche di legge per essere designate comunali, provinciali o nazionali. Occorrerebbe perciò per esse una legge speciale, nè facile nè spedita, poichè dovrebbe insieme alla classifica dare fondi in misura ignota, per strade non bene individuate, di strutture diverse, con opere d'arte di difficile consegna, talora già pericolanti, insomma con tante incertezze di cui ognuna basterebbe ad arrestare nella trafila burocratica.

Nè si può pensare che le Provincie vogliano accollarsi nuove spese senza compensi, e tanto meno i Comuni, nè che se le spese fossero rimborsate vogliano stabilire contabilità speciali complicate e incastrate nelle altre manutenzioni.

Vi fu a Varese una riunione il 7 luglio, alla quale intervenne l'ing. Vandone, direttore dell'Istituto stradale sperimentale del T. C. I., in nostra rappresentanza, in cui 32 Sindaci proposero che il Ministero della Guerra continui la manutenzione delle strade militari almeno per un triennio. Proposta che sarebbe desiderabile fosse accettata, ma che non rappresenta punto una soluzione, poichè fra tre anni si sarebbe al punto attuale, il che rende anche assai dubbia l'accettazione da parte del Governo della proposta stessa.

Il Touring alla sua volta ha presentato al T. Generale Comotti, Comandante del Genio militare di Verona, un progetto concreto che comunicò pure al Comando Supremo. Il memoriale completo è pubblicato nelle nostre *Strade* dell'agosto. Sostanzialmente vi si dice che forse potrebbero le strade militari trovare rapidamente una classifica legale valendosi della legge sulla viabilità vicinale (che si può dire nata un po' nel seno del Touring e della nostra Commissione Miglioramento Strade) emanata con Decreto Luogotenenziale 1 settembre 1918 N. 1446.

Questa legge consente la formazione di consorzi tra gli utenti di qualunque strada, non classificata comunale, per la sua sistemazione e manutenzione, col concorso obbligatorio del Comune — quando si tratti di strada d'uso pubblico — in misura tra un quinto e la metà della spesa. A questi consorzi possono essere concessi sussidi governativi, a carico del Ministero dei Lavori Pubblici, nella misura non superiore al 15 per cento. Si è pensato che questa classifica tra le vicinali potesse formare la base di quel consorzio fra tutti gli interessati alla conservazione delle strade militari, compreso tra questi il Ministero della Guerra, che appariva come la soluzione più equa e pratica della questione. In tal senso infatti s'erano pronunziati quanti risposero ad un questionario diretto dal Touring agli Ingegneri Capi del Genio Civile e alla Provincie nelle regioni interessate per averne consiglio nello studio d'una pratica soluzione. E si è pensato che sommando al 15 per cento del Ministero dei Lavori Pubblici un 20 per cento a carico dei Comuni ed altro 20 per cento a carico degli utenti, non rimaneva che da coprire il 45 per cento delle spese a carico degli altri interessati. Principale tra questi, evidentemente, il Ministero della Guerra, ed in qualche misura anche la Provincia. Il Touring propose un riparto nella ragione del 35 per cento a carico del Ministero della Guerra e del 10 per cento a carico della Provincia. Il funzionamento di questo congegno finanziario-amministrativo suppone l'iniziativa dei Comuni per la classificazione delle strade militari rispettive nell'elenco delle vicinali e l'adesione delle Provincie, alle quali si chiederebbe pure che si assumessero la gestione tecnico-amministrativa del servizio. Ma pensiamo che di quelle strade per le quali i Comuni non si vogliono nemmeno addossare un quinto delle spese di manutenzione o le Provincie nemmeno un decimo risulti assai dubbio quel carattere d'utilità pubblica in nome della quale si svolge questa propaganda perchè le strade militari siano conservate.

Il Generale Comotti rispose recentemente al Touring dimostrandosi persuaso del valore pratico di questa proposta, e promettendo di appoggiarla presso le superiori autorità militari. Quanto all'interessamento del Ministero della Guerra, è da notare che le strade militari si possono dividere in due grandi gruppi. Quelle nate in zona di guerra e quelle della così detta Fronte Nord, cioè del confine svizzero. Queste ultime hanno conservata la loro efficienza militare perchè sono ancora alla frontiera, le altre l'hanno in buona parte perduta essendo stato il confine portato assai più lontano, salvo per la Carnia e per l'Isonzo sopra Gorizia.

Tutte però hanno ancora un interesse militare, anche se di diverso grado. È evidente

che le difese perimetriche dell'Altipiano di Asiago potrebbero in un giorno disgraziato riprendere un valore essenziale come, dopo di aver avuto a lungo la Valsugana in nostre mani, si verificò per l'avanzata austriaca del 1916.

Queste strade possono dunque tutte sperare un contributo dal Ministero della Guerra. Si comprende però che questo potrebbe essere diverso per le strade dei due gruppi. Ad ogni modo quella quota del 35 per cento sembra davvero moderata anche per le strade attualmente lontane dai confini.

Il Touring potrebbe in una soluzione come la prospettata avere un posto d'osservazione utile se non come controllo, ciò che eccederebbe le sue possibilità e le sue intenzioni, per lo meno di vigile attenzione sul reale buon mantenimento dal punto di vista turistico, che è di sua piena competenza.

E mi sia lecito di dire che di fronte alle organizzazioni tecniche, impacciate, talora persino ostacolate dalle loro forme burocratiche, un aiuto disinteressato come quello del Touring potrebbe essere molto utile.

LA "GUIDA DELL'ESCURSIONISTA SCIATORE".

Sotto la spinta attiva e competente del dott. Guido Bertarelli la preparazione della *Guida dell'escursionista sciatore*, ha preso un rapido e definitivo andamento. Un collaboratore particolarmente prezioso in questo primo stadio della Guida fu il magg. nob. Leonardo Gatto Roissard che, avendovi a suo tempo contribuito in maniera cospicua, si assunse presso il T. il coordinamento, lo stralcio, la riduzione, il completamento del voluminoso e magnifico materiale raccolto dal Monte Bianco al Bernina, dal Comando Occupazione avanzata Frontiera Nord e, per diverse zone retrostanti, dalla Direzione dei Corsi sciatori. Le LL. EE. Battaglieri e Caviglia, cui fu sottoposto il progetto della Guida del T., lo approvarono *toto corde* e ne aiutarono l'attuazione, provocando i necessari permessi d'uso dei documenti dal Comando Supremo, che fu non meno cortese verso il T. Molte casse di carteggi furono spogliate al T. per ricavarne le notizie sciistiche. Queste derivano, in massima, da relazioni di escursioni sciistiche, metodicamente estese a tutta la Frontiera Nord e ai dintorni dei campi dei Corsi Sciatori, contenenti i grafici dei percorsi, i dati di direzione, sicurezza, difficoltà, stagione, durata e risorse miste a dati militari o strettamente alpinistici, che furono tralasciati. Dopo di ciò il materiale fu restituito a Roma, a nostra disposizione per ulteriori consultazioni.

Mi piace di porre in evidenza che questa raccolta complessa e grandiosa di relazioni, messa insieme da numerosissimi ufficiali sciatori fu posta in ordinata esposizione da un piccolo gruppo di essi del Comando Occupazione Avanzata Frontiera Nord, tra i quali si distinse per l'eleganza e la precisione del suo metodo il capitano prof. Luigi Brasca, l'attivo direttore della *Guida dei Monti d'Italia* del C. A. I. per il settore alpino centrale.

Attualmente possediamo già per la zona alpina sciabile dal Bianco al Bernina circa 240 perfette descrizioni di itinerari, complete in ogni parte. È già un materiale molto ricco.

Ma esso comincia ad aumentarsi delle collaborazioni particolari degli sciatori militari o congedati e dei borghesi da noi interrogati o che si offrirono volonterosamente per molte altre zone retrostanti alla Frontiera Nord; già più di 40 sono questi contributi, che ogni giorno crescono.

Per la fronte di guerra il materiale comincia ad affluire abbondante e bene inquadrato, secondo i programmi da noi diramati. Molti ufficiali in servizio o congedati sono al lavoro e l'agosto ed il settembre ci porteranno la messe press'a poco completa di quanto ci attendiamo.

Tutta questa produzione è dovuta ad ufficiali che nei tre anni di guerra addestrarono migliaia di soldati alle più ardue escursioni alla fronte. Ma non è da dimenticare che una parte è pur dovuta a qualche Sci-Club, che mostrò di gradire l'invito del Touring ai suoi soci, collaborando cordialmente con preziose monografie locali.

Per l'Appennino procede pure bene la raccolta. Il comm. Oro, antico amante dello sci, con cui tentò anche fin da molti anni sono qualche escursione siciliana, lasciandone i cimeli al C. A. S. di Palermo, centralizza le notizie abruzzesi, secondo un piano prestabilito. Qualche altro studio inizierà una futura maggiore illustrazione appenninica.

Per le zone oltre il vecchio confine ed anche per la Carnia, il Cadore e perfino per le Prealpi carniche, cadorine e trentine (luoghi nei quali durante la guerra scarsa fu la nostra opera sciistica), vi è grande ricchezza di materiale informativo tedesco. Abbiamo espressamente mandato a Bolzano, Merano ed Innsbruck per scegliervi le pubblicazioni più interessanti, in generale serie ed attendibili. Questo materiale verrà riesumato e sottoposto a diretto controllo da competenti sciatori locali italiani.

Tutto sommato, si può dire che questa *Guida* procede rapidamente. Essa ha assunto, come si può desumere dagli appunti precedenti, un carattere di vera glorificazione delle organizzazioni sciistiche militari: il diporto sciistico, nella misura che renderemo nota e popolare nella Guida, è una rivelazione inaspettata, poichè si estende a buona parte delle montagne italiane, e questo fulmineo progresso compiutosi in tre anni è dovuto alla applicazione dello sci fatta, senza pregiudizi, senza apriorismi e con molto coraggio dall'Esercito. Passando sopra alle tradizioni che limitavano l'uso dello sci nel tempo, e nei luoghi, esso ha reso l'escursione sciistica dominio di tutti, quasi dappertutto, quasi in ogni momento.

Sulla popolarizzazione dello sci, potrà forse avere una forte influenza anche lo *sci corto* dell'ing. Ghiglione, scoperta promettente di cui riparleremo, poichè in essa forse risiede la chiave di una diffusione, che finora sarebbe parsa fantastica, dello sciismo.

TRENTA GIORNI D'AUTOMOBILE.

Potrebbe essere il titolo di qualche volume turistico: ma è semplicemente l'espressione della fase attuale di lavoro per la *Guida delle Tre Venezie*, in quanto mi riguarda personalmente.

Circa novemila chilometri sono stati percorsi sulle strade di cui interessava dare la relazione sintetica panoramica nella Guida. Essa per le Tre Venezie, così ricche dei più diversi paesaggi, ha interesse speciale, e tanto più ora in cui le zone devastate presentano segni di guerra che, come le ferite profonde, lasceranno cicatrici indelebili. Le pennellate di aggiornamento, il colore attuale non si possono dare che con sopraluoghi diretti.

Ma novemila chilometri sono più presto detti che fatti, tanto più se di montagna, e, peggio, se in buona parte in condizioni difficili di circolazione o per i rifornimenti, o per il cibo, o per l'alloggio, o per lo stato delle strade.

Nel cuore dell'Istria, nella zona a est e a sud dell'Isonzo, centinaia di chilometri di strade furono percorsi in abbandono o in rifazione, irte di pietrisco per dilaniare le gomme o profonde di fosse, che due volte mi spezzarono le molle.

Sulle camionabili di guerra, quante tratte slabbrate all'esterno alte all'interno nell'auto inclinato sugli abissi laterali; quanti inattesi arresti per sgombrare pietre cadute e quanti ritorni per non aver potuto vincere tutti gli incagli!

Novemila chilometri vogliono dire una media di trecento al giorno. Media enorme dato il tipo dei percorsi. Più volte si passarono, nella pianura, i quattrocento nella giornata. Il taccuino delle note panoramiche non è molto dissimile da una cinematografia e potrebbe competere, mi pare, con quelle «di lungo metraggio».

PER IL "CAMPEGGIO".

Il «campeggio» sta per ricevere una spinta. O almeno il Touring tenta di darne una e spera in risultati rapidi e notevoli.

Vorremmo che questa forma così utile, moralmente e fisicamente, di diporto, potesse diffondersi, specie nel ceto finanziariamente più modesto: impiegati, piccoli borghesi, capi operai ed operai. Essi devono utilizzare le loro vacanze che oggi sono — bisogna riconoscerlo — per molti più un peso che un vantaggio. Il tentativo del T. è di indole assolutamente democratica e se riuscirà a Milano, ci proponiamo di destare poi in altri centri un'identica iniziativa.

E prima di tutto la parola «campeggio» può andare per *camping*, o per *accampamento alpino*, che ne è la traduzione?

Fu proposta dal compianto Clerici, detto «il Compasso delle Alpi», alpinista che per lunghi anni si diede al pedestrianismo nelle sue varie forme. Io l'ho accettata perchè il Petrocchi contiene il vocabolo «campeggiare» per *andare, stare a campo*. Ciò che dà alla parola una cittadinanza linguistica sicura, mentre è più breve di «accampamento alpino» ed ha il valore di tutti i neologismi più o meno inventati: caratterizza, per poco che venga usato, meglio che ogni dicitura d'accatto messa insieme col giro di varie parole. La *Guida d'Italia* del T. C. I. l'ha adottata da anni, ed ora l'ha adottata il Consorzio delle Segnalazioni Alpine, ricostituitosi presso il T. C. I.

Il T. per favorire il campeggio, ha disposto che vengano da questo Consorzio, che ha competentissimi in materia, prestabiliti alcuni itinerari (per ora quattro o cinque) nelle montagne dell'Ossola, del Verbano, del Ceresio, della Bergamasca, adatti per campeggio, con attacchi ferroviari ai due capi brevi, cioè poco costosi e con percorso alla portata di qualunque turista che non sia proprio un ciabattone. Questi itinerari, scelti fra i più interessanti, verranno segnalati a minio, molto abbondantemente, in modo da escludere qualsiasi necessità di guida; verranno descritti in piccoli stampati da diffondersi gratuitamente, almeno in parte, nelle società popolari di escursioni. In tali descrizioncine si indicheranno i luoghi più opportuni per piantare il campo, sia per la vicinanza di fonti, o di baite che possano dare latte, polenta, formaggio, burro, sia per la secchezza del suolo. Si noteranno pure le piccole escursioni che si possono fare nelle vicinanze dell'itinerario, ecc.

Elemento importante: il T. darà a prestito le tende e le batterie di cucina.

Il T. si propone anche di pubblicare un manualetto di campeggio.

Il lavoro di preparazione (scelta degli itinerarî, segnalazioni, descrizioni) si avvia ora, e sarà finito prima dell'inverno. L'attuazione avverrà nella estate prossima. Ed è bene fin da ora chiarire che il T. non intende promuovere attendamenti numerosi di società, al che penseranno le società stesse, bensì vuole destare un largo movimento individuale di piccoli gruppi di amici, di comitive, che si divertano, si rinforzino, si addestrino, si istruiscano colla pratica di questo diporto eminentemente economico, piacevole e in pari tempo educatore del carattere.

L. V. BERTARELLI.

Salendo dalla pianura di Fasano, folta d'oliveti pingui, per la via a zig-zag verso Locorotondo, sulle Murge che stanno fra la terra di Bari ed il Salento, il panorama assume bellezza inaspettata per certe curiose casette dal tetto conico che armonizzano a meraviglia col paesaggio tutto a colli cupoliformi staccati gli uni dagli altri e coltivati a vigne dalle viti nane chiuse in un fondo quadrato di terra rosso-ocracea.

Salendo da Taranto, l'antichissima città Cimare, a Martina Franca, appena sorpassati i colli dell'*Arimini* e del *Telegrafo,* si entra in una zona collinosa dello stesso tipo della precedente, fino ad arrivare nella contrada della *Madonna del Pozzo,* ricca di ubertose vigne ed allietata da migliaia di casette e di villini tipici per il tetto conico, i bianchi pinnacoli e le fronti con la porta dal bell'arco romano a tutto sesto.

Salendo da Monopoli a Castellana, o da Gioia del Colle alle Noci, entrati nella zona delle colline si è subito attratti dalla singolare forma delle case di campagna, che sono del tipo stesso di quelle incontrate innanzi, originali, bellissime.

Tutta la campagna della regione che va dalla *Selva* di Fasano alla *Madonna del Pozzo* di Martina Franca, dalle colline che degradano lente dalle Noci a Gioja del Colle e da Putignano a Turi a quelle che scendono verso Ceglie Messapico, quasi tutto cioè l'altipiano carsico calcareo dell'antica *Apulia petrea,* per un diametro massimo di oltre venti miglia ed uno minimo non minore di quindici, è una regione a sè che differisce dalle altre di Puglia e che può chiamarsi la *Regione delle Casedde* (1), così come son dette dagli abitanti del luogo le originali case rurali dal tetto conico alle quali abbiamo accennato.

Centro della singolare contrada è la più singolare fra le città d'Italia: Alberobello.

Questa cittadina di circa ottomila abitanti è situata sui pendii opposti di due colline, separate dal greto d'un cosiddetto fiume non mai esistito, ma citato da qualche autore, il fiume Cane.

In realtà esso qualche volta prende forma di torrente ampio e voluminoso, perchè convoglia le acque d'un bacino di qualche diecina di miglia quadrate; si precipita attraverso la contrada di *Popoleto* e, passata una caratteristica *gravina,* valle strettissima dai fianchi quasi a picco, muore nel largo *Canale di Pilo,* inghiottito totalmente da un paio di voragini, dette sul luogo *grave* o *capiventi,* dopo aver percorso una dozzina di chilometri con un corso tortuoso irregolarissimo. Il 29 agosto 1915, dopo quasi un quarantennio d'inesistenza, il Cane si fece vivo per un diluviale acquazzone; si gonfiò di acque torbide ed irose; ridusse a deserto pietroso le meravigliose vigne che incontrò sulla sua strada, corse per una notte, dando al paesaggio umidità e nebbie nordiche; sparì. Il mattino seguente eran rimaste nel suo letto le rovine; ma non c'era più una sola goccia d'acqua: la terra di Puglia era ridiventata la *terra arsa* del giorno prima, la terra arsa d'Italia, ad onta del diluvio d'un paio d'ore, ad onta della media di 600-700

(1) Il prof. Carlo Maranelli, in un suo studio sulla stessa regione, chiama questa « La Murgia dei Trulli » per quanto noti che tal parola non è del linguaggio locale.

ALBEROBELLO: CASA GIGANTE.

mm. d'acqua che annualmente precipita in quasi tutta la regione delle Murge da Spinazzola a Martina. Questo è tipico esempio del fenomeno carsico, che si verifica in Puglia come nel Carso da cui prese il nome, oggi noto ad ogni italiano, essendo il Carso l'Altare sacro della Patria.

La parte di Alberobello situata sulla collina meridionale, il monte Limpo, rivolta a tramontana, è semplicemente per antonomasia detta *il Monte*.

Il Monte è tutto a *casedde,* disposte lungo sei ripide vie che scendendo a valle mettono nel grande largo (il letto del Cane) *d'abbasso le Fogge,* detto così per le enormi cisterne d'acqua che vi sono e che servono specialmente nelle due fiere importanti del comune e nei mercati settimanali che vi hanno luogo. Per le sue centinaia di *casedde,* fra cui qualcuna rimonta al sec. XV e parecchie al XVI e al XVII, e perchè negli ultimi anni queste venivano soppiantate da brutte case moderne, su parere della Sovraintendenza per monumenti di Antichità e Belle Arti di Puglia, veniva emanato nel 1910 dal Ministero della Pubbl. Istruzione un decreto che dichiara zona monumentale il rione Monte della città di Alberobello e fa obbligo ai proprietari utenti delle molteplici abitazioni a *casedda* di non deturparle con costruzioni moderne che mutino la linea caratteristica del paesaggio, il quale viene sottoposto alle disposizioni contenute nella legge 9 giugno 1909.

Però non solo *il Monte,* ma tutta la cittadina, eccettuata la parte centrale che ha palazzi moderni di cui il più antico non ha cinquant'anni, è a *casedde*. Caratteristici più d'ogni altro sono i rioni dell'*Aia piccola* e de *le Pénsime*.

La *casella* primitiva è un'abitazione rurale, costruita alla svelta con materiale di circostanza ricavato sul luogo, abbondantissimo e speciale della regione che fu chiamata perciò *petrea*: la pietra calcarea.

Questa, che geologicamente è dell'epoca terziaria, è stratificata in modo da affiorare alla superficie del suolo con numerose lastre chiamate *chiáncole* (1), che, da uno spessore minimo di qualche centimetro e dalla larghezza di qualche palmo quadrato, profondando nel suolo si fanno più spesse e più larghe fino a diventare enormi lastroni o addirittura blocchi massicci di pietra bianca, compatta, ottima come materiale di costruzione e come pietra da calce.

Così la *casella* originaria fu costrutta rozzamente su una pianta circolare; e risultò costituita da un muro di cinta tutto di pietre squadrate alla buona, spesso almeno un metro, alto due metri all'incirca; da una vol-

(1) Nel dialetto: *chiano* = piano; *chiánola* o *chiáncola* = piánola, cioè cosa piana; *chianolato* o *chiancolato* = pavimento.

ALBEROBELLO: CASA SUMERANO.

ta tronco-conica sormontata da una piccola calotta apicale, anch'essa di acconce pietre squadrate in modo da avere la faccia interna idoneamente concava; e da un tetto perfettamente conico formato da quelle *chiáncole,* che smovendo un poco il terreno ocraceo si scoprono numerose e quasi da natura apprestate a far da tegole, sovrapposte a gradi secondo una spirale che va da un punto della base del tetto, generalmente presso l'architrave della porta, al vertice. Tra la calotta apicale della volta ed il tetto resta un vuoto che si riempie di pietrisco, la *massa,* come dicono i muratori del luogo. Sul vertice si pone una *chiáncola* più massiccia e più pesante delle altre; e su di essa, come ornamento, una palla, una piramidina, un cono, una pietra di forma qualunque più o meno elegante.

Il vano unico della *casella* primitiva ha una sola apertura che funziona da porta e da finestra insieme. Essa è semplicissima: ha la soglia, gli stipiti, l'architrave monolitici. L'uscio è di massicci tavoloni di quercia, diviso in due ad altezza di petto d'uomo, orizzontalmente, in modo da tener chiusa l'abitazione con la parte inferiore assicurata da una grossa stanga e ricevere la luce dall'alto per la parte superiore aperta.

Come tutto ciò che è prodotto dal genio umano, anche la *casella* ebbe una sua speciale evoluzione, che fu rapida quant'altra mai, tanto che oggi è difficile trovarne di quelle semplici come il tipo originario descritto.

La pianta di essa da circolare divenne quadrata. La volta perciò venne impostata su quattro archi a tutto sesto coi pennacchi cadenti negli angoli, diventando vera cupola. Nella parete di contro alla porta l'arco rimase libero e diede ingresso ad una nuova *casella* addossata alla prima, più piccola, adibita a cucina, con due finestrine ai fianchi della grande cappa del camino. Quindi si addossarono al lato destro ed al sinistro nuove *caselle* intercomunicanti, in modo da avere un'abitazione a più vani. È facile trovarne di sei, sette, otto locali, tutti con la bella volta a cono.

Normalmente la porta è rimasta unica ed immette di regola nella *casella* centrale e più grande che fa da sala; ma ogni vano ha la sua finestra che dà sul fronte o sui fianchi e la cucina ne ha sempre due. Comune è il caso di caselle laterali, piccole e senza finestre, usate come alcove.

La cupola della sala e delle camere più grandi spessissimo ha un solaio di tavoloni fissati su travi di quercia alla base della volta. Il vano del solaio resta così perfettamente conico; ha l'ingresso per una botola a cui s'aggancia, quando è aperta, per salirvi, una scala portatile a piuoli; ha la luce e l'aria da un abbaino praticato nel tetto

sul davanti; fa l'ufficio di magazzino della casa.

La porta, come il tutto, ha subito anch'essa delle trasformazioni importanti: è rimasta trilitica, ma ha preso un antiportico ampio e maestoso con l'arco romano a tutto sesto.

Nell'ultimo trentennio poi del sec. XIX le modificazioni sono state quasi radicali per causa della trasformazione dei boschi in vigneti, dello spezzettamento dei latifondi e la conseguente costruzione di *caselle* a scopo di abitazione abituale e di villeggiatura. Sulla *Selva* di Fasano e nel territorio di Locorotondo e di Martina si sono costruite *caselle* bellissime. C'è in esse come il sorgere di un'arte nuova, originalissima. Sono ancora quasi tutte a secco; ma ormai se ne costruiscono molte a cotto. L'intonaco all'interno, non usato nelle primitive è ora adoperato in tutte. E s'intonacano anche le facciate ed i vertici dei tetti. Le parti intonacate poi vengono imbianchite con calce spenta. Così le *caselle* nuove pel bianco rossigno delle *chiáncole* del tetto ed il bianco delle fronti e dei pinnacoli sono d'aspetto gaio e festoso, mentre le vecchie assumono un'aria di severa austerità, divenendo col tempo la pietra grigio-nerastra.

ALBEROBELLO: VEDUTA DEI MONTI.

Quanto son belle fra il verde delle vigne e dei frutteti!

Gli architetti che vanno in cerca di motivi nuovi e volessero fare a scopo di studio un viaggetto nell'*Apulia petrea* troverebbero una vera miniera intatta di elementi architettonici di prim'ordine. Da essi potrebbero cavare con un tantino di fantasia e di buon gusto villette civettuole ed originali e graziose palazzine signorili; con un po' di ricchezza e di fasto padiglioni magnifici e pomposi, e locali adattissimi a luoghi pubblici, quali caffè, ristoratori, cinematografi, teatri; con poca fatica e molta severità chiese di tipo nuovo e perfettamente italico.

La *casella* sorse dunque per le opportune condizioni geologiche del luogo, vero ancora una volta che «la terra simile a sè l'abitator produce».

Ma la prima ragione della sua origine, come abbiamo accennato avanti, fu indubbiamente un fattore sociale.

Alberobello sorse nel fosco medio-evo pugliese, nelle verdi ombre d'un'immensa foresta di querce che si estendeva per tutta la Murgia meridionale, la *regione delle caselle*. Nel 1799, al tempo del sacco di Martina Franca consumato dalle bande brigantesche assoldate in nome della religione dal Cardinal Ruffo, la bella foresta saliva fino alle mura di questa città, che è la più importante della zona e per popolazione (35.000 ab.) e per territorio (ha. 27.300) e per ricchezza. Ancora pochi anni fa Alberobello era detta per antonomasia *la Selva* ed i suoi abitanti *selvesi*. Oggi restano appena le tracce delle querce gigantesche cantate anche da un poeta alberobellese morto di recente.

La *Silva arboris belli* era feudo dei Conti di Conversano e, come attesta Pietro Gioia, già nel sec. XI è citata in una donazione di

ALBEROBELLO: VIA DEL RIONE AIA PICCOLA.

terre selvose che il conte Roberto di Celano fece alla Chiesa di Monopoli, la graziosa città adriatica sorta dopo che la latina Egnatia seguì il mortale fato d'altre città di Puglia e della Magna Grecia.

Secondo Isidoro Chirulli la *Selva Arboris belli* era uno dei feudi con cui confinava il vasto territorio assegnato con regio diploma dal re Roberto d'Angiò alla città di Martina, eretta in libera regia università da re Filippo I, suo padre, nel marzo 1310.

Perciò le prime origini di Alberobello non sono di certo anteriori al 1100; anzi si può affermare senz'errore che esse siano molto più recenti. Una data certa è quella del 1481, anno nel quale il conte Andrea Matteo Acquaviva ebbe da re Ferrante d'Aragona l'investitura dei feudi della Contea di Conversano, tra i quali fu anche compresa la Selva di Alberobello.

« Da quel tempo la troviamo sempre nel « possesso dei Conti di Conversano, i quali vi « menarono gente presa dalle Noci e da altri « loro feudi, per coltivarla, accordando a chi « vi traeva la facultà di erigervi rustici ca- « solari, ma di cui non concessero la proprie- « tà ad alcuno, per avere sempre libere le ma- « ni a cacciarne, a loro talento, il colono, di- « roccandogli l'abituro che egli si costruì, e « che lo raccolse con la sua famigliuola, fos- « se stato anche per lunghissimi anni. E pu- « re, malgrado questi esempi scoraggianti, la « gente trasse a cercare rifugio in quella fol- « ta boscaglia. E, come è naturale ad imma- « ginarsi, un buon contingente lo fornivano « coloro che erano costretti ad abbandonare il « nativo domicilio, o sospinti dalle minacce « dei creditori, o ricercati dalla giustizia pe- « nale » (1).

Par di rileggere le origini di Roma!

Nel 1600 le rustiche *caselle* erano appena una quarantina e vi accoglievano altrettante famiglie di contadini sparse qua e là per la foresta, per lo più nelle vallette dov'era qualche pezzo di terra da coltivare per frumento. Nel 1609 era sorta una chiesetta, dedicata ai SS. Medici Cosma e Damiano, dove erano usi raccogliersi i villici per ascoltare la messa. Nè v'era altro centro comune per loro che li richiamasse o li tenesse insieme.

Solo nel 1635 il conte Gian Girolamo Acquaviva d'Aragona edificò insieme con una casa d'abitazione per sè e per i suoi, per quando ci dovesse andare per diporto, un forno, un mulino, una macelleria, una pizzicheria per il pubblico. E provvide anche l'alloggio a qualche disgraziato viandante che dovesse nell'attraversare *la Selva* rimanervi la notte; e aprì una taverna su cui pose una scritta che lo ricorda ed è tutt'ora conservata.

(1) P. Gioia, nelle sue *Conferenze* storiche sulla città delle Noci.

ALBEROBELLO: INTERNO DELLA CASA GIGANTE.

« Questo strano tipo di conte » come scrive Domenico Morea « strano impasto di virtù e « di vizi, di pietà religiosa e di raccapric- « ciante ferocia, è quello stesso al quale i « contemporanei dettero il nome di *Guercio « di Puglia*. Egli è rappresentato dagli sto- « rici colto nelle lettere e prode cavaliere, ma « altresì d'animo cupo, vendicativo e crudele. « Fu l'unico dei baroni napolitani che insie- « me col figlio Cosmo diè di spalle alla tiran- « nide del Duca d'Arcos, al tempo di Masa- « niello. E fu lui che, dopo aver fatto segno « d'aver perdonato i ribelli alle sue prepo- « tenze nella infelice Nardò, avutili nelle ma- « ni, violando la fede giurata, li fece legare; « e quali moschettò e quali barbaramente im- « piccò, sacerdoti e nobili, parte a Nardò, « parte a Conversano dove resta ancora il no- « me di Via delle Forche al luogo dell'ec- « cidio ».

Anche la nascente Alberobello provò il dritto ed il rovescio dell'amor del Conte.

O ch'egli prevedesse che il numero degli abitanti si sarebbe presto accresciuto nella *Selva*, o che volesse in guisa più legale garantire la libertà degli usi civici nelle selve contigue, egli prese in fitto perpetuo per sè e ne diede l'uso ai *selvesi* il vasto bosco della *Badessa*, proprietà delle monache benedettine di Conversano, e quello di *San Leonardo*, proprietà dei Cavalieri Gerosolimitani di Malta. Ma, come non l'avevano concessa i suoi predecessori, neppur egli diè agli alberobellesi la facoltà di costruirsi case a cotto. Era un ritorno alla più trista epoca del feudalismo, che delle genti soggette ad una signoria faceva un branco di schiavi vilipesi ed abusati, senz'alcuna garanzia sociale che ne tutelasse le persone, gli averi, l'onore, più che una famiglia di vassalli protetti da una potestà benefica ed illuminata.

Sapeva bene il Conte d'aver dato incremento ad una nuova comunità e che le sue larghezze erano elementi decisivi per attrarre gente in quel primo centro di comune sodalizio; ma sapeva anche d'operare, ciò facendo, contro la *prammatica de baronibus* che toglieva ai nobili la facoltà di reclutar gente e d'allogarla a proprio talento nei propri feudi.

Avvenne infatti che le larghezze di lui non piacquero al vicerè del Reame, il Duca di Medina Torre. Il *Guercio* allora, per non incorrere nelle pene comminate dalla *prammatica de baronibus,* compì una delle sue più mostruose gesta. E fece atterrare, si dice in una notte sola, tutte le *caselle;* e ne disperse, benchè d'inverno, gli abitanti, i quali dovettero ramingare scoraggiati per i territori di Monopoli e di Martina e, chi sa in che modo, procurarsi un ricetto che li tenesse al riparo dalle gelide notti e dal rigor della stagione. L'ispettore regio incaricato dell'istruttoria andò, vide, tacque e tornò a Napoli.

Passata la bufera Alberobello risorse più vigorosa, per quanto priva di quella libertà delle selve cantata all'alba con gioia alata dai canori abitatori dei boschi. Ma chi conta le fosche tragedie della schiavitù? Chi ridice la lotta incessante e segreta contro il potere comitale che rovinava a suo libito la casa del colono, profanava pel diritto del più forte l'alcova sacra, inesorabile trascinava le fanciulle alla raccolta delle ulive nella piana malarica di Montalbano? Chi sa la tragica poesia di quei secoli di sangue? Ancor oggi, nelle lunghe sere d'inverno, presso il focolare, si narrano le istorie dei Conti di Conversano, della Franca Martina, della rivendicazione della libertà.

Pare impossibile che nel volgere di pochi secoli la piccola Alberobello abbia vissuto una storia grande.

Volgeva il 1797. In circa duemila gli abitanti della *Selva* soggiacevano ancora alle violenze baronali, mentre ormai i diritti dell'uomo s'erano affermati con la Rivoluzione francese. Troppo li intristiva l'illimitato arbitrio d'un signore e la mancanza di una legge stabile. Troppo erano in balìa della forza bruta degli armigeri del Conte, i quali si facevano giudici nelle liti che decidevano in base a simpatie personali, e puni-

vano perfino i delitti ed imponevano ammende, quando, non di rado, erano proprio essi esecutori impuniti ed impunibili di delinquenze e d'arbitrii. Lottando contro mille ostacoli il paesello s'era venuto incivilendo « in maniera « che sotto rustico pietrame stu« pisse il forestiero in trovarvi agia« tezza e decenza » (1). S'era anche ingrandita la chiesa dei SS. Medici. E le *caselle* modeste per l'alacre ingegno degli abitanti eran cosa ben più complessa del semplice tipo originario.

ALBEROBELLO : VICO CARATTERISTICO.

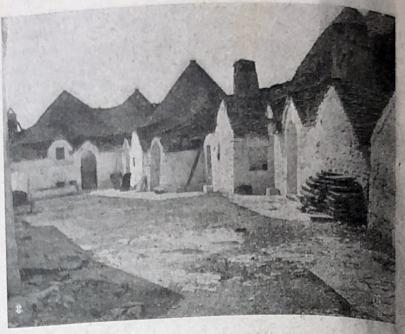
Nè poteva più durare, chè era durata fin troppo, la potestà baronale dei Conti, residuo odioso d'un barbaro sistema sociale.

Il 27 maggio di quell'anno fu scosso finalmente il giogo feudale; ed Alberobello ebbe, come le altre comunità del Regno delle Due Sicilie, un proprio governo civico. Una lapide murata sulla fronte della casa del Comune tramanda ai posteri i nomi dei sette animosi cittadini alberobellesi che, a Taranto, si presentarono al re Ferdinando IV di Borbone e chiesero grazia per 3200 (2) suoi sudditi che dissero rapiti al regio affetto, « sepolti entro cupa foresta, schia« vi dei poteri d'un conte, viventi senza giu« dice, senza leggi, senza reggimento ».

Il Borbone, per il quale non dovevano essere lieti i sonni neanche nelle delizie della villa Capecelatro a Taranto, fu clemente e sollecito, tanto che non era neppur tornato a Napoli quando (27 maggio) emanò il *real dispaccio* col quale Alberobello, sottratta da qualunque soggezione feudale oltre che dalla balìa dei Conti, diveniva città regia.

Nel tripudio della festa della libertà furono gettate le fondamenta della prima casa a cotto. Sorge essa di contro alla casa dei Conti e sulla fronte, affermazione della bella vittoria civile, una piccola lapide della pietra calcarea del paese porta inciso:

EX AUCTORITATE REGIA
HOC PRIMUM ERECTUM
A. D. 1797.

Come per il paese, così per la *casella* il primo periodo era compiuto. Son troppo recenti le origini loro, perchè ci si sia potuto mescolare del leggendario e del falso. Ripeteremo solo che la genialità della trimillenaria gente italica, stretta fra le morse della privazione dei diritti civili, aveva saputo trarre dalle opportune condizioni geologiche del luogo la *casella*, che doveva rendere singolare e degna di studio la graziosa cittadina delle Murge meridionali e dare a questo gruppo di monti geograficamente individuato una molto caratteristica nota.

Con l'elevazione a regio comune Alberobello acquisiva d'un tratto la libertà. È vero che le feste furono turbate presto dalle ansie e dalle angoscie degli avvenimenti luttuosi del 1799, dalle depredazioni e dalle uccisioni compiute dai briganti, dalle triste prodezze di Scannacornacchie e di don Ciro Nicchiarico; ma il paesello aveva sopportate ben più tristi bufere.

S'era intanto accresciuto il culto dei SS. Medici Cosma e Damiano. La vecchia chiesetta, ritoccata più volte, era stata ingrandita con lavoro di popolo. La festa dei Santi, il 27 settembre, aveva assunto tale importanza per il numero grande dei devoti che accorrevano al Santuario da trovare riscontro in Puglia solo in quelle di S. Michele del Gargano, di S. Nicola di Bari e della Madonna del Pozzo di Capurso. Di più: nel 1820 fu istituita la fiera dei SS. Medici che è ancor oggi importantissima per le tre provincie di Bari, di Lecce e di Potenza. Più tardi ne fu istituita un'altra in maggio, ed un mercato settimanale il giovedì. Alberobello entrava nella vita civile piena di energie giovani.

Ma il suo popolo ci teneva a distinguersi dai circonvicini anche per costumanze speciali.

Il Morea racconta: « I vecchi ci han parla« to ancora di *cavalcate* con cui s'accompa« gnava la processione la sera della festa, « tra migliaia di ceri accesi, i cavalieri in « veste da guerrieri, e i cavalli riccamente « bardati e con gualdrappe inargentate. Ci « dicevano pure di *simulati combattimenti* « nelle ore vespertine della vigilia e del dì « della festa, giù nel largo delle *Fogge*, coi « guerrieri, cavalieri o fanti, in inappuntabile

(1) P. Gioia: op. cit.
(2) Non erano tutti. Ma *I Sette* poterono dire l'onesta bugia per uno di quei soliti sistemi statistici cari, per citare un recente esempio,... alla defunta Austria.

« costume, i quali si percotevano con le spade « e si tiravano schioppettate a polvere; e i « perditori che fuggivano verso i monti, o « correano a nascondersi tra gli alberi della « *Selva*, verso le vie di Locorotondo e di Noci; e i pretesi morti e feriti, bruttato il volto e le vesti dell'innocente sangue del capretto, il quale era servito certamente al « desinare del mattino, che erano trasportati « a casa dalla folla, tra le paure delle donnette e dei bimbi, e l'ilarità degli uomini « *seri!*...

« Eppure non dovete credere che quei *simulati combattimenti* fossero fatti a casaccio. « Prima del decennio francese, quei che li « dirigevano ebbero in mente di rappresentare questo o quell'episodio guerresco dei tempi delle Crociate. Noi eravamo piccolini e « udivamo spesso i nostri vecchi narrare a « noi con predilezione la storia di Malek-Adel « o di Matilde, per esempio. Dopo il decennio, il combattimento rappresentò le lotte « più reali e più recenti, nella *Selva* di Alberobello, tra gli avoli nostri ed i briganti. « Per cui parecchi dei nostri giovani nel « combattimento simulavano i briganti, vesti e cappelli alla calabrese. Gli altri, per « lo più giovani delle famiglie agiate, vestivano invece inappuntabilmente la divisa degli Usseri o dei Dragoni, e spendevano per « questi abiti e per le armi acconce profusamente: cavalcavano i più belli e briosi cavalli della razza famosa dei Conti; e li richiedevano anche in prestito ai nobili signori del vicinato se non ne avessero dei « propri....

« Da parecchi anni a questa parte, si è stati meno fanciulli, direbbe alcun Catone in « sedicesimo; e di *cavalcate* e di *combattimenti* non s'è più parlato. Però fermo tenendo all'orribile sparo dei mortari di grosso calibro e non ripudiato nessuno dei trenta tamburi e delle quindici trombette soliti « a venire da Putignano e da Noci ».

Certo: Alberobello non è più, nè poteva essere ancora, quella dei primi anni del 1800. A poco a poco le rudi querce antiche hanno ceduto il loro posto vetusto alla malaticcia vite più remunerativa; son sorti vigneti immensi quant'era immensa la foresta, intatta quasi ancora un secolo fa; e son sorti frutteti e cominciano a venir su oliveti che i nostri pronipoti godranno.

Non solo: nel 1885 si costrusse un monumentale prospetto alla chiesa, opera bella del celebre architetto Antonio Curri; nel 1895 il territorio alberobellese si accrebbe di una vasta e bella contrada dell'agro monopolitano, la Correggia, a Monopoli a lungo contesa; nel 1903 s'ebbe la ferrovia e sorse una scuola agraria per la munificenza grande di Francesco Gigante; l'anno scorso v'arrivò l'acqua del Sele portata dal romanamente grande Acquedotto Pugliese, il più grande del globo, fattore di rigenerazione igienica, economica e morale della regione.

La *casella* stessa, noi lo sappiamo, mutò radicalmente la sua costituzione intima pur sempre rimanendo originale e singolare costruzione. Essa invase le campagne, in cui occhieggia fra il verde civettuola linda fresca con l'orto a tergo e davanti il giardino fiorito di lilla e di garofani; e divenne vero luogo di riposo e di piacere nella stagione estiva ed in quella autunnale, quando dalle afose città della bassa pianura del litorale adriatico e ionico i cittadini fuggono sui colli in cerca di refrigerio.

La popolazione della *Selva* poi, essendo tutta di schietta origine popolana e vera fusione di elementi immigrati da tutte le città circonvicine, era ed è democratica quant'altra mai. E, cosa che si verifica poco o niente nell'Italia meridionale fuor di questa zona, visse e vive in massima parte in campagna qua e là per tutto il territorio del paese, ma più nel finitimo tenimento di Martina e nella Correggia, dov'erano costretti gli antenati a rifugiarsi ai tempi tragici del potere feudale dei Conti di Conversano.

Nell'ultimo ventennio, per quanto siano state grandi le trasformazioni agricole (1) e per quanto siano sorte nel paese importanti industrie vinicole, granarie, olearie, la popolazione si è letteralmente decimata per un forte e tutt'ora vivo movimento migratorio nelle Americhe. L'emigrazione ha di certo arricchito molte famigliuole di contadini e d'artigiani; ma ha prodotto un senso di ripugnanza per le umili e graziose *caselle* del bel tempo antico. Così la cittadina ha avuto la mala ventura di vedersi invasa e deturpata da orribili case tirate su alla svelta e con economia di materiale, proprio come s'usa nelle costruzioni delle miserabili case operaie o popolari delle grandi città industriali, ma con la necessaria riduzione in piccolo ed.... in meschino. Ed è strano che esse sian dette moderne, pur prive come sono d'ogni comodità vecchia o nuova: forse sarà per onor di distinzione.

Così è venuto il decreto di cui abbiamo parlato in principio, perchè almeno il Monte sia conservato senza deturpazioni ulteriori. Sarà ciò? Ne dubitiamo fortemente, per quanto in noi sia ancora la fede che il popolo alberobellese, fiero di sè per il suo bel passato e conscio della caratteristica del proprio paese, vorrà conservarne e dovrà conservarne anzi la singolare bellezza. Sarebbe dover suo accrescerla e farla conoscere di più.

Alberobello diverrà allora mèta d'artisti in cerca d'ispirazioni, di curiosi in cerca di nuovo, di tutti coloro che vorranno rivivere per un giorno almeno un po' di quella beata vita campestre che nello sconfinato regno della fantasia fa ritornare fra ideali effetti di luci e di colori, e ritmi e canti, il bel tempo antico di cui si dice che si stava meglio quando si stava peggio.

MICHELANGELO LA SORTE.

(Fot. Pontrelli - Bari).

---

(1) Il Maranelli nel suo studio dice: « ....le famose terrazze del Giappone diventano giochi di fanciulli... al riguardo.

IL MUGELLO

LA SIEVE.

La linea ferroviaria faentina, risalito da Firenze il preappennino mugellese, scende dopo la galleria di Pratolino a Vaglia imboccandovi la stretta vallecola della Carza. Presso la successiva stazione di San Piero a Sieve, all'imboccatura occidentale della valle, si disegna improvviso un lontano arco grigio cilestro di appennino a slargare lo spazioso orizzonte del Mugello. Non ugualmente ampio e luminoso il Mugello appare a chi vi si affaccia dalla sua imboccatura occidentale a Dicomano risalendo dalla stazione capolinea di Pontassieve, da S S W a N N E, il basso corso della Sieve, seguito sulla sinistra dalla nazionale forlivese.

Ma più bella ed improvvisa la conca del Mugello si discopre e si slarga a chi, profittando della trazione automobilistica, dopo risaliti i versanti adriatici da Bologna, Imola e Forlì, si affacci rispettivamente ai passi della Futa e del Giogo e al Varco del Muraglione e discenda le belle strade che per Barberino, Scarperia e San Godenzo raggiungono il fondovalle, le prime due al paese di San Piero a Sieve, al paese di Dicomano la terza. Nè meno suggestiva ed amena si slarga e si delimita la valle a chi — risalita da Faenza o da Marradi, su la linea ferroviaria faentina, la spumosa corrente del Lamone — si trova, dopo la galleria del Poggio degli Allocchi, lunga 3778 metri, in vista del bel versante tirreno e trapassa tosto dal Muccione all'Elsa, affluenti della Sieve, in una serie di gallerie fino alla stazione di Ronta (m. 406). Chi poi voglia godere dall'alto la vista del Mugello deve recarsi sul Monte Senario (815) o sul Monte Giovi (992), vette del preappennino mugellese tra Sieve Bisenzio ed Arno, o su una delle molte vette del suo arco d'appennino, e segnatamente, procedendo da ovest verso est, su Monte Faggio all'Ombrellino (1057), su Castel Guerrino (1117), su la Faggeta (1144), su Monte Favaglie (1002), su Peschiena (1198), sul Monte Falco (1657) nel gruppo della Falterona.

Imperciocchè la valle della Sieve, il maggior affluente di destra dell'Arno, è addossata a nord e a nord-nord-est al tratto appenninico toscano compreso fra il Monte Tronale (1101) ad est e la montagna della Falterona ad ovest, mentre le corte barre trasverse ed impervie della Calvana e della Consuma la dividono dalla valle del Bisenzio e dal Casentino, e il preappennino mugellese ne disegna a sud il displuvio con la conca di Firenze. Il tratto occidentale, ampio ed aperto della valle, è il verde luminoso Mugello che dal piede dell'appennino dechina con vaghissime balconate alla Sieve per i suoi primi trentacinque chilometri di corso. Del quale la lunghezza totale, tenendo conto delle sinuosità, raggiunge i 56 km.

Dalle sue sorgenti sino alla confluenza del Fiume di San Godenzo, per tutto cioè il suo bacino superiore, ben trenta corsi di acqua perenne, tra torrenti e rii, dai diciotto ai cinque chilometri di sviluppo, irrigano su la sinistra un terreno dei più accidentati, svariato di groppe collinesche, di aggetti collinosi vaghissimamente conformati, di balconate insensibilmente sovraelevantisi le une sulle altre, di vallecole e di affossature ombrosissime, difese da piccoli argini, rimon-

BARBERINO DI MUGELLO: PANORAMA.

tate da una fitta rete di viuzze campestri e di strade comunali.

La larghezza della valle, di 15 km. alla testa, segna il massimo di 26 fra le opposte sorgenti dei torrenti Carza e Stura, e torna a ristringersi attorno ai 15 km. fra il Giogo di Villore e il Monte Giovi, limite fra il Mugello, propriamente detto, e la bassa valle, o Val di Sieve.

I paesi del fondavalle, riuniti dalla bella traversa provinciale mugellana che si stacca dalla bolognese a Novoli sopra San Piero e Sieve e si raccorda con la nazionale forlivese al paese di Dicomano, sono, oltre ai due estremi or accennati, Borgo San Lorenzo, capoluogo della regione, e Vicchio. Gli altri maggiori centri, se si tolgono i villaggi di Vaglia, Bivigliano, Montepulico, Saggìnale, il Cistio, situati sulla destra, sono distribuiti, fra il fondovalle e l'Appennino, su due linee altimetriche parallele se non concentriche al corso arcuato della Sieve.

In una fascia intermedia, compresa fra i 250 e i 370 metri, si allineano i paesi di Barberino, Gagliano, Sant'Agata, Scarperia, Luco, Ronta, Gattaia, Sambavello; mentre su la terza linea, proprio a ridosso dell'appennino, ove strade e sentieri si avviano a salire l'erta, stanno i villaggi, ancor più piccoli, di Montecarelli, Razzolo, Villore, San Godenzo, Castagno.

***

Barberino di Mugello, fabbricato su di un leggero rialto fra i bacini lignitiferi della Stura e della Lora è una grossa borgata di duemilatrecento abitanti, pari circa alla quinta parte della popolazione del suo comune. Ripete la sua origine dall'anno 1313 allorquando la repubblica di Firenze riacquistò su la corte di Barberino i diritti dei vescovi e dei Cattani di Combiate, che già nel secolo undecimo vi avevano edificato il castello di Barberino a dominio della strada

SCARPERIA: PALAZZO DEI VICARII.

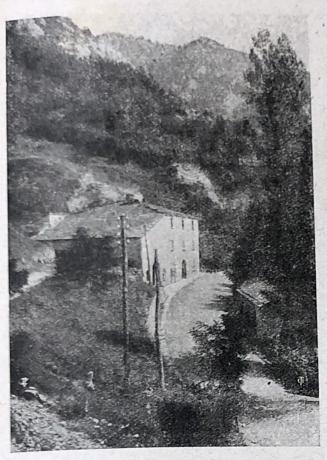
CASA DI MARCONE (APPENNINO DI RAZZOLO).

che comandava lo sbocco della Futa. Nel suo territorio trovasi a nord-est il paese di Gagliano, culla dei Medici, signori di Firenze, e, su la nazionale, la villa medicea di Cafaggiolo, legata a tanti fasti e tragedie della nobile famiglia. Il paese di *San Piero a Sieve,* costruito in collina allo sbocco della Carza nella Sieve, in posizione centrale per le comunicazioni con Gagliano, Barberino, Sant'Agata, Scarperia e Borgo San Lorenzo, è stazione di origine della linea automobilistica che sino alla stazione di Casetta, due chilometri sotto il Covigliaio nella valle del Santerno, si svolge su due percorsi diversi dei quali l'uno varca l'Appennino alla Futa passando da Barberino e l'altro, seguendo la via imolese, lo varca per Scarperia al Passo del Giogo. Nel suo territorio trovasi la turrita villa medicea del Trebbio, costruita nel 1461, da Michelozzo Michelozzi per commissione di Cosimo (*pater patriae*), e il Convento del Bosco ai Frati fondato dagli Ubaldini che lo donarono nel 1206 a San Francesco d'Assisi.

Vaglia ha i suoi casolari sparsi sui poggi al di qua e al di là della Carza. La fondazione della sua pieve risale all'ottavo secolo, ma solo al 1807 quella del comune resovi autonomo dal governo francese. Il suo suolo è per metà ricoperto di boschi. Copiose scaturigini di acqua sgorgano dalle sue rocce calcaree. Nel suo territorio comunale è la Villa di Pratolino, già medicea e lorenese, oggi Demidoff, costruita nel 1569 da Bernardo Buontalenti per il granduca Francesco. Nel parco, un tempo splendidissimo, si ammira il colosso dell'Appennino, padre delle fonti, ideatovi da Gian Bologna. Salendo da Vaglia per la strada di Bivigliano si raggiungono le abetine che ammantano l'Eremo di Monte Senario, culla dell'Ordine dei Servi di Maria da quando il 31 maggio del 1234, vigilia dell'Ascensione del Signore, sette nobili fiorentini, fratelli nello spirito di una vita nuova, vi erano saliti a costruire le loro prime capanne e i loro rozzi altari.

Scarperia a km. 5 da San Piero a Sieve, costruita su la sinistra del Levisone nel 1304 dalla repubblica fiorentina con planimetria rettangolare e reticolato di strade a scacchiera, coltiva da secoli l'industria dei ferri taglienti detta già *gladiatoria,* che nel 1535 aveva compilato gli statuti della sua arte ed aveva i suoi maestri riuniti in lega. Il paese fu già sede di potesteria e poi, sino al 1765 di Vicariato con estesissima giurisdizione.

Nel suo territorio trovasi la pieve di Santa Maria a Fagna, ove è memoria di un monumento funerario eretto al cardinale Ottavio Ubaldini e di un sigillo sepolcrale del giureconsulto Dino Rosoni da Fagna, uno dei più grandi restauratori del diritto romano nell'Università di Bologna. A meno di 4 km. a nord-est da Scarperia è situato il paesetto di Sant'Agata con l'antichissima pieve ricca di sculture pregevoli e di dipinti.

Borgo San Lorenzo, situato ove la valle più si allarga e ove la faentina, oltrepassata su un ponte mediceo la Sieve, si raccorda con la traversa mugellana, è il cen-

CASA DELL'ALPE (BORGO S. LORENZO).

tro agricolo, ferroviario ed industriale del Mugello. L'arte ceramica, industriale e decorativa, è un vanto delle Fornaci San Lorenzo, che profittano di un banco di argilla a nord del paese. Le due frazioni più popolose sono Luco, vaghissimo aggruppamento di caseggiati sul torrente Bosso, un 6 km. a nord-ovest, e Ronta, stazione climatica e idroterapica, su la via provinciale faentina, un 7 km. a nord, sul torrente Elsa.

Vicchio, costruito su di un rialto sopraelevato trenta metri sullo specchio della Sieve, conserva in parte la planimetria del suo castello fiorentino, a forma di esagono schiacciato, e due porte a torre. Le due piazze si denominano dalle sue due maggiori glorie, al Beato Angelico, natovi nel castello, e a Giotto, nato nel 1267 nella vicina campagna, alla Torre di Romagnano, nel territorio parrocchiale di San Casciano in Padule, posto anticamente sotto la giurisdizione del comunello di Vespignano, ove quella che ora dicesi «casa di Giotto» non è che la sede di un museo giottesco.

Dicomano, ad otto km. di bella strada provinciale da Vicchio, alla confluenza nella Sieve del Fiume di San Godenzo, al punto di collegamento della provinciale mugellana colla forlivese, è importante centro di smercio di prodotti agricoli e legnosi. Alla sua stazione ferroviaria è collegato il servizio automobilistico con Rocca San Casciano-Forlì.

Con la costruzione della progettata ferrovia Dicomano-Stia il paese accrescerà la sua importanza, che fu già notevole in passato quando, sotto il granducato mediceo e lorenese, condivideva con Prato e con l'Impruneta il vanto di uno dei mercati più frequentati di Toscana.

San Godenzo in Alpe, situato a 430 m. di altitudine e a undici km. da Dicomano, là ove la forlivese, abbandonato il fiume, risale il Fosso di Vetriceto per raggiungere il Varco del Muraglione, il più basso di tutta l'Alpe di San Benedetto, è fabbricato attorno alla vecchia abbazia edificatavi nel secolo nono e restaurata e donata nel 1028 da Jacopo vescovo di Fiesole ai frati di San Benedetto. Nel coro della Badia il dì 8 giugno 1302 — come ne testimoniava un affresco di Andrea del Castagno — alcuni esuli fiorentini di parte bianca, fra cui era Dante Alighieri, convennero per accordarsi cogli Ubaldini e coi Guidi sul modo di condurre la guerra contro i ghibellini di Monte Accianico in Mugello.

La strada che dal capoluogo risale il fiume di San Godenzo nella petrosa conca di Vallittoli, ricchissima di acque eccellenti e di risorgive, raggiunge dopo sette km. il villaggio di Castagno (725 m.), luogo di pastori e di carbonai, ai piedi della costa falcata del Monte Falterona.

Londa, pago etrusco nel sesto secolo avanti Cristo, situato alla confluenza del torrente Rincine nella Moscia, trae le sue risorse dall'allevamento del bestiame e dallo smercio dei prodotti del bosco e del pascolo e dalla produzione di vini, olii e frutta squisite. È l'ultimo paese del Mugello. Il suo nome gli fu dato da due suoi popoli, Vicorati e San Leolino, scesi più in basso a ricostruire il nuovo borgo *all'Onda.*

CASA DEL GIOGO (SCARPERIA).

VILLA PECORI-GIRALDI (BORGO S. LORENZO).

Chi ama il Mugello e ripensa alla sua storia militare passata con l'animo pieno di quell'amore dell'Italia e per l'Italia col quale soltanto una lunga guerra di quattro anni potè foggiarsi e la morte stessa venir assorta in vittoria, sente tutto quel passato togliersi da una triste lontananza e venirglisi incontro con insospettata gioia e fremere come sotto agili dita una tastiera abbandonata.

***

Zona di passaggio per i legionari romani fu la valle della Sieve attraversata da strade militari e municipali che da Firenze, Fiesole ed Arezzo facevano capo, oltre appennino, a Modena, Bologna, Faenza, Forlì, come le due che avevano loro stazioni militari a Vigesimo e a Valcava (ove il 24 ottobre 250 veniva sotto Decio imperatore martirizzato San Cresci) e una terza che provenendo dal territorio dei *Casuentini,* saliva per Leolino, Londa, Poggio Frascole e Dicomano all'Alpe di San Godenzo per scendere nella valle dell'Utis (Montone) a Forum Livii (Forlì). Attraversò la valle due volte il più fiero nemico di Roma, Annibale, nel dirigersi verso Arezzo prima e nel ripiegarne poi verso Fiesole.... A *Vetta Le Croci,* tra gli opposti versanti del Mugnone e del Faltona, dove la strada militare romana, la seconda delle suaccennate, si affacciava sulla valle del Mugello, il prode Stilicone sconfiggeva il barbaro Radagaiso il dì 8 ottobre dell'anno 405. A i *Crocioni,* su l'ampia groppa collinosa che si eleva tra il Levisone e il Bagnone, nel comune di Scarperia, Totila longobardo, retroceduto dall'assedio di Firenze, fugava nel 542 coi suoi goti i romano-bizantini del luogotenente Giovanni dopo aver invano atteso soccorsi da Faenza.

Famiglie longobarde si erano già stanziate fino dal secolo decimo e si erano già in parte diviso il dominio dell'aperta campagna quando gli Ubaldini e i Guidi, nobile prosapia carolingia, gli uni nella parte occidentale, gli altri nell'orientale, impresero, coi loro parentadi e colle loro ampie consorterie, a dominare il Mugello con una fitta difesa di rocche e castelli.

Al regime feudale, man mano che il Comune di Firenze riacquistava i diritti dei signori del contado, successe la libera associazione di popoli in pivieri e di questi in leghe con solidarietà di vincoli sociali. Nel secolo XIV il Mugello contribuiva con ben diecimila uomini d'arme alle milizie fiorentine del contado.

Il sentimento rude di ribellione dei terrazzani alle prepotenze forestiere di governo e alle ferocie e ai ladroneggi di quanti ardivano predare le loro belle campagne o recar danno alle persone, si dimostrò continuamente nella difesa improvvisa e violenta dei contadini mugellani, pur all'infuori degli arruolamenti nelle leghe. Nel 1357 quando le milizie del Conte Lando minacciavano di valicare l'appennino per la stretta valle di Campigno (affluente del Lamone) i villani, dispostisi con le loro donne su le rupi e su le balze dominanti, si diedero a rotolar macigni e sassi giù dal Poggio delle Scalette. La denominazione di « Femminemorte » ad un poggio che sovrasta detto fosso è testimonianza del fatto. Nell'anno 1512 i soldati di Raimondo da Cardona nel salire da Barberino alle Croci di Combiate ebbero a lottare contro contadini mugellani, scesi dai poggi di Pimonte, armatisi improvvisi alla vendetta. Di sollevazioni di tal fatta restano varie memorie nelle tradizioni della montagna.

Nel secolo decimoquinto i paesi del Mugello furono più e più volte devastati dalle scorribande di truppe forestiere, e più ancora ebbero a soffrire le popolazioni durante gli anni dell'assedio di Firenze per le ultime resistenze alle milizie spagnole e tedesche che minavano la libertà della Repubblica. In tale strenua lotta in cui furono impiegati a difendere le fortezze del Mugello luogotenenti mugellani risplendette l'eroismo di Albizzo da Fortuna e di Filippo Parenti, difensori di Vicchio.

Sotto il governo granducale mediceo e lorenese la regione fu tranquilla. Nel 1799 gli aretini odiatori dei Francesi, venuti per il Casentino a Dicomano e a Vicchio, abbatterono il 19 giugno a Borgo San Lorenzo l'albero della libertà e quivi, nella piazza del Podestà, oggi Piazza Garibaldi, ributtarono una guarnigione francese corsavi dall'occupata fortezza di San Martino.

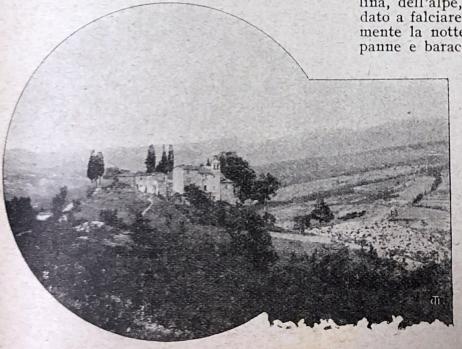
Il Risorgimento ebbe pur qui le sue vittime: fra le più pietose fu quell'Antonio Baldini da Dicomano capitano nel 1848 della Guardia Nazionale, che arrestato come spia dalle soldatesche austriache, veniva il 18 maggio 1849 fucilato a Forlimpopoli. Il 27 aprile 1859 il popolo mugellano vedeva la fuga su per la via bolognese dell'ultimo lorenese e il tricolore sventolava sul campanile di Borgo San Lorenzo e sul torrione di Scarperia. Ricostituitasi la Guardia Nazionale, Borgo San Lorenzo formava un battaglione, e lo comandava col grado di maggiore il conte Francesco Pecori-Giraldi, stato capitano dei volontari nella guerra dell'indipendenza del 1848, ferito a Montanara e prigioniero a Mantova. I meriti di guerra del figlio maggiore di costui, tenente generale conte Guglielmo, comandante della gagliarda prima armata, che per due volte arginava sugli altipiani l'invasione nemica e con l'occupazione di Trento compiva brillantemente i fati della battaglia gigantesca di Vittorio Veneto, ci lusingano ad accennare al contributo di energie, di sofferenze e di amore che il Mugello ha dato alla guerra redentrice. Non c'è oggi quasi più alcuna parrocchia che non abbia consacrato una lapide a ricordare con pietoso affetto i nomi dei suoi caduti e non abbia ad essi dedicato solenni collettive esequie. I morti nella guerra non possono calcolarsi a meno di millecinquecento su di una popolazione di sessantasette mila abitanti quale risultava nel 1915 essere quella dei nove comuni del Mugello. La percentuale è di assai superiore alla media della nazione non avendo la vallata, di popolazione quasi esclusivamente agricola, fornito operai all'industria di guerra. Il soldato mugellano ha spiegato nella guerra le sue doti migliori: rassegnazione profonda, svegliatezza e duttilità di mente, infaticabilità serena, fiducia somma nella causa del bene.

Forse in seguito in un libro che potrebbe avere divulgazione nelle scuole elementari dei comuni del Mugello si dirà, da chi abbia saputo farli rivivere nell'atmosfera morale della guerra, con quale animo morirono tanti giovani delle sue campagne e dei suoi borghi, le cui salme resteranno, forse per sempre, sul luogo aspro della lotta e del sacrificio consumato.

***

Oggi il Mugello, privato di tanta sua gioventù dalla guerra e dall'epidemia spagnola che nell'estate del 1918 falciava inesorabile innumeri vite di fanciulle e di bimbi, subisce la sua più orrenda devastazione cagionatavi dal terremoto del 29 giugno. Le cicale assordano oggi come sempre i suoi piani e i suoi poggi, ma le sue case sono spianate, crollate, svuotate, frantumate, orrendamente lacerate, e i contadini della valle, della collina, dell'alpe, dopo aver tutto il giorno sudato a falciare il buon grano, riposano malamente la notte sotto tende militari o in capanne e baracche messe su lì per lì un po' alla meglio con panni e stracci di vario colore e tessuto.

La casa è oggi infida: essa mette sgomento ad ogni tramonto di sole. L'odorosa terra è ferita e geme. I coloni nei campi veggono qua e là chiazzato e sfigurato il terreno; veggono crepacci tortuosi che non sono certo di alido, poichè l'acqua nei torrenti è cresciuta e molte fonti che prima o non buttavano o buttavano poco, ora o buttano o buttano di più.

Negli ultimi tre sècoli varii periodi sismici avevano perturbato le popolazioni del Mugello, ma o erano stati di minore intensità o l'azione dei loro epicentri si era limi-

S. STEFANO A REZZANO E PANORAMA DELL'ALPE DELLA FUTA (BARBERINO).

tata ad aree assai ristrette. Solo trecentosettantasette anni or sono un terremoto, che per estensione ed intensità può porsi a riscontro dell'attuale, aveva colpito la valle. Se non che della scossa tremenda che il 13 giugno 1542 investì alle ore sei e mezza del mattino un'area elittica vasta quanto tutto il Mugello l'epicentro era stato nei pressi di Scarperia, mentre della scossa delle ore 17,6' del 29 giugno l'epicentro deve ricercarsi nella campagna di Vicchio, donde irraggiò nella conca di Firenze e del Santerno, nel Casentino e nella Romagna Toscana.

VILLA MEDICEA DI CAFAGGIOLO (COMUNE DI BARBERINO).

I comuni maggiormente colpiti dal flagello sono così elencati in ordine decrescente in rapporto al complesso delle vittime e dei danni, dal *Messaggero del Mugello*: Vicchio, Borgo San Lorenzo, Dicomano, San Godenzo, Marradi, Fiorenzuola, Scarperia, Barberino, Londa, Rufina. Nei paesi di Vicchio, Borgo San Lorenzo e Dicomano, le case, anche se svuotate, crettate, spalcate, rimangono nel loro complesso apparentemente in piedi; ma i casolari isolati e le abitazioni coloniche delle loro campagne sotto l'appennino, situate su la sinistra della Sieve, nel terreno collinoso e alpestre solcato dai torrenti Elsa, Pesciola, Muccione, Arsella, Botena, Fosso delle Capannacce, Fosso dell'Ontaneta e Fiume di San Godenzo sono quasi tutte inabitabili e irreparabili.

Rabatta, Sagginale, Pesciola, Pilarciano, Mirandola, Rupecanina, Rostolena, Casaglia, Corella, Villore sono, procedendo dall'ovest verso l'est, i nomi dei caseggiati e delle frazioni che hanno subito i maggiori danni nei due comuni di Vicchio e di Borgo San Lorenzo. Il numero di sole centocinquanta vittime, all'infuori dei feriti, si spiega solo con la clemenza della stagione e soprattutto dell'ora, la quale trovò la popolazione quasi tutta, secondo l'abitudine, all'aperto, e non ancora, per poco, raccolta nelle chiese al vespro. Le scene di passione e di dolore di cui le rovine delle case sono state sede e testimonianza hanno dimostrato ancora una volta la rassegnazione, la fortezza d'animo, la delicatezza religiosa della gente della campagna mugellana. A Mirandola un bambino, rimasto sotto le macerie, fu salvato dalla madre che gli fece arco del proprio corpo e morì. Ivi parimenti un'altra madre chiamava a nome la figlia rimasta sotto le macerie e pregava di *far piano* a camminare, perchè più in là c'era sotto la sua figliola. A Rupecanina un uomo conduceva un corrispondente de *La Nazione* di Firenze a vedere cinque morti allineati in un prato e gli diceva: « Poveretti; sono quasi una famiglia intera... ce ne manca uno solo... ci mango io! ». Là parimenti una mamma gridava sul cadaverino di una sua bambina le sue parole di affetto così: « Povera la mia Giulina... povera la mia Giulina... fra poco tornava « babbo... babbo che ti voleva tanto bene... « e te vai sotterra... e non ho nemmeno un « vestitino da metterti! ».

Ma su la piazza di Vicchio il popolo voleva togliere dalle mani dei carabinieri e linciare una mezza dozzina di corvi e di sciacalli, rifiuto della malavita fiorentina, venuti a saccheggiare fra le rovine e a borseggiare.

***

Tale il popolo delle nostre campagne che colmo d'intuito e di passione, di rassegnazione e di violenza, di tenerezza e d'ira, ha dato tutto sè fino a ieri nella guerra, nulla chiedendo per sè. Esso ha combattuto per la sua casa più grande, per la casa di sè, fante, che ha le sue pareti saldissime nei massicci delle alpi incrollabili: ora esso riavrà ricostruita dalle provvidenze di stato e dalla fraterna carità del paese la sua casa piccola e quella del suo cuore, e delle sue speranze vive.

FRANCESCO NICCOLAI.

(*Fot. Avv. Ungania*).

ATTI UFFICIALI DEL T. C. I.

Verbale di scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1918, per l'elezione di 5 Consiglieri e di 3 Sindaci e per le proposte modificazioni dello Statuto Sociale.

Nella Sede del Touring Club Italiano, oggi, 1 luglio 1919, alle ore 9, presenti il socio sig. cav. Achille Negri ed i Sindaci rag. Camillo Magnocavallo, rag. G. B. Rocca, rag. Gino Turrini: i Sindaci sottoscritti, in obbedienza al disposto di cui all'art. 33 dello Statuto Sociale e all'Ordine del giorno pubblicato per la votazione per *referendum* sulla *Rivista* Marzo-Aprile 1919, constatata l'incolumità dei suggelli apposti a sette urne, procedono allo spoglio delle schede medesime pervenute a tutto il 30 Giugno e dànno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti N. 19860, dei quali:

approvano il bilancio	N.	19722
non approvano il bilancio	»	138
approvano la modificazione dello Statuto Sociale	»	18902
non approvano le modificazioni dello Statuto Sociale	»	958

Sono eletti pel triennio 1919-1920-1921 a Consiglieri, i signori:

Badini dott. cav. Mario	con voti	N.°		19803
Belotti on. avv. comm. Bortolo	»	»	»	19781
Johnson comm. Federico	»	»	»	19805
Moro rag. cav. Piero	»	»	»	19795
Bognetti prof. cav. uff. Giovanni	»	»	»	19807

e per l'esercizio 1919, a Sindaci i signori:

Magnocavallo rag. cav. Camillo	con voti	N.		19824
Rocca dottor rag. Gian Battista	con voti	N.		19839
Turrini rag. Gino	»	»	»	19832

Alcuni voti andarono dispersi su altri nomi.

Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 16, previa lettura ed approvazione.

I Sindaci

RAG. GINO TURRINI - RAG. CAMILLO MAGNOCAVALLO
RAG. DOTT. G. B. ROCCA.

In seguito al parziale rinnovamento del Consiglio, la Direzione presentò, come di consueto, le sue dimissioni e il Consiglio procedette a ricostituirla.

A Direttore Generale, su proposta dei consiglieri comm. Federico Johnson, che ne aveva tenuto nobilmente per ventiquattr' anni l'ufficio, e ing. comm. Alberto Riva fu per acclamazione eletto il gr. uff. Luigi Vittorio Bertarelli.

Una simpatica, affettuosa manifestazione di tutto il Consiglio, che si sentiva veramente interprete dell'universalità dei Soci, seguì a questa elezione: e il neo-eletto, ringraziando, accennò al nuovo, grandioso programma di lavoro del Touring a cui egli si appresta a dare tutto il suo concorso.

A segretario della Direzione fu chiamato il consigliere comm. Zaffaroni: *e la Direzione stessa infine fu integrata colla nomina dei consiglieri*: Bognetti, Garbagni, Guasti, Johnson, Moldenhauer, Moro, Rosetti.

Avvertimento ai Soci.

Per ragioni di indole economica i segni di benemerenza e di propaganda a partire dal 1° settembre vengono modificati come segue:

Al Socio che presenta 10 nuove adesioni viene assegnata una medaglia di bronzo.

Al Socio che presenta 50 adesioni, una Medaglia d'argento piccola.

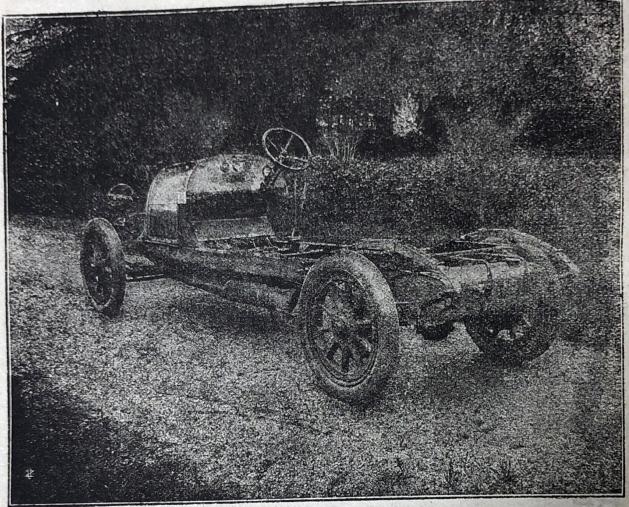
Al Socio che presenta 100 adesioni, una grande Medaglia d'argento.

Sono aboliti i seguenti segni di benemerenza: ai Soci che presentano cinque nuove adesioni; ai Soci presentatori di nuovi aderenti che acquistano il blocco della Carta d'Italia. Sono pure soppresse le benemerenze per la Guida d'Italia.

Per le stesse ragioni i prezzi delle seguenti pubblicazioni vengono fissati come segue:

Fogli della carta d'Italia in scala di 1 : 250.000, per ciascun foglio senza l'indice relativo	L.	0,75
più le spese di spedizione	»	0,15
e, se raccomandato,	»	0,45
Indici speciali di ciascun foglio, in quanto disponibili: comprese le spese di spedizione	»	0,25
Indice generale dei nomi contenuti nella Carta d'Italia al 250.000, grosso volume in 4° di 487 pagine, (sostituisce gli indici speciali)	»	5 —
più le spese di spedizione	»	1 —
La collezione completa in 59 fogli della Carta d'Italia al 250.000 costa	L.	39 —
più le spese di spedizione	»	1 —
Carta Automobilistica in scala 1 :650.000 composta di due fogli: Foglio primo: Italia Settentrionale e regioni limitrofe; foglio secondo: Italia Centrale, Meridionale e Insulare per cadaun foglio	»	5 —
più le spese di spedizione	»	0,70
La stessa Carta in edizione di lusso, montata su tela con custodia uso pelle	»	12 —
più le spese di spedizione	»	1 —

Si rammenta in pari tempo che il prezzo delle Guide « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino » è di L. 8.— più le spese di spedizione in L. 0,65; della Guida « Liguria, Toscana Sett., a nord dell'Arno, Emilia » è di Lire 7.— più L. 0,65 per le spese di spedizione; della Guida « Sardegna » è di L. 4.— più L. 0,65 per le spese di spedizione; della Guida « Sicilia » è di L. 6.— più L. 0,65 per le spese di spedizione.

Non si dà corso a cambiamento di indirizzi se non dietro versamento anticipato di L. 0,50.

INFORMAZIONI

« La Commissione Benzina, riguardo agli automobilisti stranieri è venuta nella determinazione di assegnare, pel periodo dal 15 luglio al 31 agosto, per ciascuna macchina, indipendentemente dai cavalli di forza di essa, un quantitativo di libero prelevamento di kg. 200 (duecento). Sarà poi a suo tempo comunicato il quantitativo che sarà stabilito per il mese di Settembre e seguenti.

S'intende che, e per gli automobilisti italiani e per quelli stranieri, non potrà prelevarsi in ogni mese che tale quantitativo, restando vietato il prelevamento sia delle quote arretrate che di quelle future; e si intende anche che tale prelevamento resta sempre subordinato alle disponibilità di benzina tenuto conto delle quantità assegnate con buoni emessi dalla stessa Commissione.

Mensilmente verrà segnato il quantitativo di carburante somministrato agli automobilisti stranieri, a tergo del talloncino di *carnet des passages en douane* che ciascun possessore di macchina deve tener seco. Il prelevamento della benzina può essere fatto dalle società autorizzate o direttamente o per mezzo dei loro rappresentanti. Le società autorizzate sono:

1°) *Società Italo Americana pel Petrolio* di Genova, con depositi in Ancona, Cagliari, Caltanissetta, Catania, Foggia, Forlì, Livorno, Mantova, Messina, Padova, Palermo, Pozzallo, Reggio Emilia, Brescia, Milano, Torino, Genova, Roma, Bari, Firenze, Bologna, Napoli, Lodi, Novara, Piacenza, Alessandria, Savona, Taranto, Termini Imerese, Trapani, Verona, Vicenza, Porto Torres, Rovigo, Mestre.

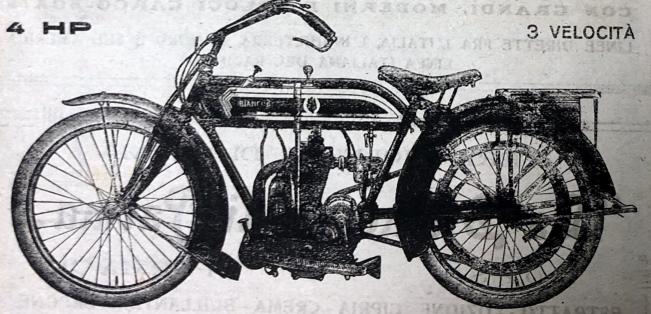
2°) *Società Nafta* di Milano, con depositi a Brescia, Milano, Torino, Genova, Roma, Bari, Firenze, Bologna, Napoli, Frosinone, Pescara, Spezia, Bergamo, Novara, Siena.

3°) *Società Petroli d'Italia* di Milano, con depositi in Milano e Torino.

Aviazione.

✱ *Aeroplani o dirigibili?* — Cessata la guerra, uno dei principali compiti che s'erano proposti i tecnici dell'Aviazione, la traversata dell'Atlantico, ha potuto avere la sua immediata effettuazione.

Nel breve termine di pochi giorni l'Atlantico è stato attraversato dagli americani prima con idrovolanti polimotori, facendo sca-

lo alle Azzorre, e immediatamente dopo dagli inglesi col bimotore Vickers Vimy 750 HP. e col dirigibile R 34 che hanno compiuto il tragitto in una sola tappa.

Per i grandi progressi che l'aeronautica ha fatto durante la guerra, la traversata dell'Atlantico, che prima presentava delle grandi difficoltà, ha potuto essere effettuata con relativa facilità.

Il pilota australiano G. Hawker aveva pure intrapreso la traversata con un apparecchio Sopwith con motore Rolls Royce 350 HP, ma per la cattiva circolazione dell'acqua del motore ha dovuto ammarare a 1240 km. dall'Irlanda.

È noto però che egli ed il suo passeggero poterono salvarsi raccolti a bordo del piroscafo danese *Mary*.

Torna opportuno in questo momento di illuminare il pubblico, che pur interessandosi grandemente di ogni manifestazione dell'aeronautica, non può avere elementi sicuri di giudizio e mentre si stanno attivamente ponendo le basi dell'aeronautica commerciale, su ciò che sarà il compito dell'aeroplano e del dirigibile nel prossimo avvento dei trasporti aerei.

Ci è sembrato opportuno di riassumere brevemente ciò che è stato pubblicato nella Rivista Ufficiale del Ministero dell'Aria Inglese, circa la possibilità di impiegare aeroplani e dirigibili per scopi commerciali.

Possiamo senz'altro affermare che non si faranno concorrenza, perchè ci sarà il suo campo di azione per ognuno.

Il dirigibile è adatto per lunghissimi percorsi, e può trasportare dei pesi enormi in paragone degli aeroplani che trovano invece la loro migliore utilizzazione su distanze non maggiori di un migliaio di chilometri.

Si può notare che il moderno dirigibile con una velocità di 130 km.-ora può essere considerato lento solo rispetto all'aeroplano, ma non si può negare la sua indiscutibile superiorità in confronto ai mezzi di trasporto terrestri e marittimi.

Oltre a questo il dirigibile ha il vantaggio di potersi mantenere in quota anche fermo, non è dunque forzato a discendere in caso di arresto dei motori.

Alcune importanti riparazioni dei motori come per esempio il cambio di un cilindro, sono possibili su un dirigibile.

Il dirigibile trova il suo campo economico di azione nell'aviazione commerciale sia su mare che su territori di natura accidentata per percorsi oltrepassanti i 1500 chilometri.

I dirigibili sono i migliori tipi di apparecchi per il trasporto di passeggeri dove la sicurezza, la comodità sono essenziali.

Per il grande peso che può trasportare, il dirigibile provvede facilmente alla comodità ed alle esigenze dei viaggiatori, ciò che non è sempre possibile in un areoplano, data la

mancanza di spazio. Nel caso di un dirigibile rigido, per esempio, i passeggeri possono avere la possibilità di compiere una passeggiata di 150 metri.

Il fatto che l'involucro è pieno di gas infiammabile non può dare preoccupazioni quando si rifletta che in tutta la guerra si è verificato solamente in Inghilterra il caso di un dirigibile in esperimento che ha preso fuoco in volo, e la causa fu accertata ed eliminata.

Oggi pare che vi sia la possibilità di impiegare l'elio in luogo dell'idrogeno, per gonfiare i palloni. Prima della guerra questo gas costava 200.000 lire al metro cubo, ora lo si potrebbe produrre a 15 lire nella quantità di duemila metri cubi per giorno.

L'Elio presenta la proprietà di essere assolutamente ininfiammabile ed essere leggero quasi come l'idrogeno. Questa caratteristica è preziosa per i dirigibili, ad anche a prezzo leggermente più elevato dell'idrogeno gli si potrà dare la preferenza.

Ma è evidente che bisognerà ridurre ancora di molto il suo prezzo di costo poichè l'idrogeno impiegato per i dirigibili costa circa 15 centesimi al metro cubo.

* *Servizio transoceanico.* — Per i trasporti aerei commerciali fatti a mezzo di dirigibili si dovrebbero stabilire delle stazioni alla distanza di 3000 a 5000 chilometri, principalmente per il traffico transoceanico; l'aeroplano verrebbe usato per il trasporto di passeggeri e merci alle suddette stazioni dalle vicine nazioni.

Per esempio, un servizio aereo di dirigibili si potrebbe stabilire tra Lisbona e New York, i passeggeri potrebbero essere trasportati a Lisbona, da Parigi, Roma, ecc. per mezzo di aeroplani.

In questo caso l'aeroplano competerebbe con il treno ed il dirigibile con il piroscafo, sul quale avrebbe il vantaggio di possedere una velocità doppia. In più il dirigibile verrebbe usato a concatenare le ferrovie in certi paesi, che, come l'Africa Centrale, mal si prestano per i trasporti terrestri e per gli aeroplani.

Nei lunghi viaggi si potrebbero utilizzare i venti favorevoli e determinare le rotte più convenienti.

Durante l'anno 1918 nella Gran Bretagna, paese universalmente conosciuto per le sue condizioni atmosferiche che sono quasi le peggiori di qualsiasi altra parte del mondo, non vi furono che nove giorni durante i quali i dirigibili non poterono compiere voli.

L'ultimo dirigibile rigido tedesco aveva disponibile un carico commerciale di 38 tonn.

Nel caso che tutto il suo carico fosse composto di combustibile, potrebbe navigare per sette giorni alla velocità ridotta di 72 chilometri all'ora e percorrere 12.800 chilometri.

✱ *Per l'ancoraggio dei dirigibili.* — La Casa Vickers ha proposto per l'ancoraggio dei dirigibili delle torri che sono alte circa 50 metri, ed hanno la sommità girevole, alla quale il dirigibile viene attaccato per l'estremità anteriore ad un'altezza sufficiente perchè non abbia più alcun contatto col suolo e possa orientarsi liberamente, seguendo la direzione del vento.

Un dirigibile è stato ancorato per sei settimane all'aperto. Solo due o tre uomini furono necessarii per sorvegliarlo. Ha sopportato un vento di 83 chilometri all'ora senza alcun incidente. È ancora dubbio se con questo sistema un dirigibile possa tenere l'aria per parecchi mesi.

Al presente questo metodo è stato sperimentato con piccoli dirigibili non rigidi, ma si sperimenterà anche con dirigibili rigidi, e non v'è ragione per credere che non vi sia un uguale successo.

Si crede generalmente che il grande aeroplano ucciderà il dirigibile. Niente di più falso; l'aumento di dimensioni nell'aeroplano, dà luogo a numerose difficoltà che nessun miglior rendimento riesce a compensare.

Nel 1914 il tempo massimo che i grandi dirigibili tedeschi potevano tenere l'aria era di circa un giorno e la velocità di 80 chilometri all'ora.

Nel 1918 la durata ha raggiunto i sette giorni e mezzo e la velocità massima di 123 chilometri all'ora.

Il *plafond* è salito da 1800 metri a 7000.

Gli ultimi dirigibili inglesi tengono l'aria per quasi nove giorni ed arrivano già a portare un peso utile di 40 tonnellate.

Si vede dunque che il progresso per i dirigibili è stato enorme e che per i grandi carichi gli aeroplani sembrano fuori concorrenza per lottare con essi.

L'aumento delle dimensioni crea delle condizioni sfavorevoli per gli aeroplani perchè per questi il peso aumenta proporzionalmente al cubo delle dimensioni.

Si verifica pure questa proprietà per i dirigibili, ma colla differenza che la forza di sostentamento d'un aeroplano dipende dalla sua superficie, mentre per i dirigibili è proporzionale al volume.

Per dare un esempio: un dirigibile di 300 mila metri cubi porta 5 volte di più che uno di 60.000 metri cubi. Non è lungo che 1,7 volte e pesa il quintuplo, vale a dire ha un peso proporzionale alla capacità portante.

Questa capacità portante aumenta col cubo delle dimensioni, mentre la resistenza al-

l'avanzamento è proporzionale al quadrato, per cui si verifica che il rapporto

$$\frac{\text{peso a vuoto}}{\text{peso totale}}$$

diminuisce coll'aumentare delle dimensioni.

✱ *L'immediato futuro.* — Va notato che una maggior sicurezza, come pure un minor costo di fabbricazione saranno indubbiamente raggiunti in un immediato futuro, per effetto degli studi in corso.

Per esempio, l'uso delle torri d'ancoraggio aumenterà grandemente la regolarità dei servizi di dirigibili, considerato che allo stato attuale la maggiore difficoltà è quella di introdurre e di far uscire il dirigibile dal suo hangar. Se un dirigibile sarà sempre disponibile, ancorato ad una torre, sarà sempre possibile di volare alla velocità di un piroscafo con qualsiasi vento.

Nello stesso modo il perfezionamento della costruzione dei dirigibili, rigidi o non rigidi, darà come risultato una diminuzione di costo del trasporto, sia riducendo il consumo dell'idrogeno, come aumentando la vita del dirigibile.

Si sarebbe anche pensato di mantenere il dirigibile ad un'altezza costante, evitando la perdita di gas per la salita, conseguenza del consumo di benzina.

Per rimediare a questo inconveniente si sono pensate diverse soluzioni.

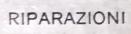
1. Impiegare l'idrogeno come combustibile in modo di compensare la perdita di peso conseguente al consumo della benzina; altrimenti l'idrogeno sarebbe perso scaricandolo attraverso le valvole.

2. Raccogliere l'acqua prodotta dalla suddetta combustione. Sembra che delle esperienze abbiamo dimostrato che si possa raccogliere una quantità d'acqua leggermente maggiore del peso dell'idrogeno impiegato, evitando così ogni variazione nel peso dell'apparecchio.

3. Raccogliere l'acqua nel mare, secondo i bisogni, a mezzo di una pompa e un tubo flessibile, o qualsiasi altro mezzo appropriato.

4. Azione dinamica ottenuta facendo inclinare il dirigibile sia verso l'alto che verso il basso, ottenendone grandi variazioni di forza ascensionale, ben inteso, a scapito della velocità di traslazione.

Gli aerodromi o terreni d'atterramento dovranno avere al minimo una superficie di 150 ettari, e contenere:

1. Un hangar per due dirigibili.
2. Una torre d'ancoraggio coi suoi accessori.
3. Una disposizione meccanica che permetta di trasportare i dirigibili dalla torre d'ancoraggio al suo hangar.
4. Una fabbrica d'idrogeno.

5. Un ufficio meteorologico e una installazione di telegrafia senza fili.

6. Installazioni elettriche e fari per i segnali notturni, ecc.

Per indicare il posto dell'areodromo si potranno impiegare dei palloncini o dei cervi volanti illuminati elettricamente durante la notte, indipendentemente dai potenti proiettori che si troveranno al suolo.

La traversata dell'Atlantico.

✱ *I. - Traversata dell'idrovolante americano Curtiss NC 4.* — Gli idrovolanti giganti della Marina Americana NC 1 NC 3, NC 4 (del tipo chiamato « Colossus », a quattro motori, della Casa Curtiss) hanno potuto volare da Terranova alle Azzorre, compiendo, l'NC 4, 1900 chilometri in 15 ore e 18' senza scalo, gli altri due un po' meno, per effetto di incidenti, come è a conoscenza di tutti.

Gli idrovolanti americani non potevano concorrere al premio del *Daily Mail*, perchè il regolamento di questo premio contiene la clausola : « Non è autorizzato lo scalo che su mare e l'idrovolante deve ripartire coi propri mezzi ».

La traversata da Terranova a Lisbona con scalo alle Azzorre ha richiesto in totale 26 ore e 20 minuti, e fu compiuta dal 16 al 27 maggio. Il percorso totale è di 3510 km.

Riproduciamo un comunicato del comandante Read dell'NC 4. « L'NC 3 decollò nella baia dei Trepassés il 16 maggio a 10 ore e 3'. L'NC 4 partì a 10 ore e 5' e l'NC 1 poco tempo dopo.

« L'NC 3 e l'NC 4 volavano insieme e lasciavano definitivamente la terra dietro essi a 10 ore e 16'. Verso le 10 e 26 essi potevano scorgere l'NC 1 che si trovava molte miglia indietro che volava a quota più alta.

« Noi volammo sopra degli icebergs, con vento d'est.

« Il mare era bello. La nostra altezza media era di circa 800 piedi. A partire da 10 ore e 50' l'NC 4 guadagnò in velocità, ma quando arrivammo sopra il primo destroyer descrivemmo un cerchio per permettere all'NC 3 di raggiungerci. Noi volammo allora di conserva fino alle 11,55. In questo momento perdemmo di vista l'NC 3, i cui fuochi erano troppo deboli per poter esser distinti. A partire da questo momento ciascuno di noi procedette per proprio conto. I nostri motori funzionavano bene. La notte era scura ma le stelle brillavano. Man mano che si avanzava l'aria diventava meno densa, e cademmo in una serie di depressioni.

« Salimmo allora fino a 1800 piedi, senza arrivare d'altronde ad evitare i *remous*.

Ogni destroyer indicava la sua posizione a mezzo di razzi a stella, che in certi casi potemmo scorgere fino a distanza di 40 mi-

glia, e anche a mezzo di proiettori e di luci brillanti a bordo degli stessi.

« Potemmo ammarrare a Horta, il 17 maggio a 12 ore e 3' dopo aver compiuto l'ultima parte del tragitto attraverso alla nebbia.

« Il raid era durato 15 ore e 18'

« La nostra velocità media fu di 81 nodi e 7.

« Tutto l'equipaggio era in eccellenti condizioni ».

L'idrovolante NC 4 immobilizzato a Ponte Delgada dal 19 maggio, potè lasciare le Azzorre per Lisbona il giorno 27 a ore 9 e 20' del mattino, ed arrivò a Lisbona ad ore 20 e 2'.

Il percorso Ponte Delgada-Lisbona che è di 1500 km. fu effettuato in 10 ore e 42'. La durata totale della traversata dell'Atlantico, con scalo alle Azzorre, è stata dunque di 26 ore e 20' su 3450 km. circa.

L'NC 4 sempre pilotato dal tenente Read, giunse il 31 maggio nella rada di Plymouth, ultima stazione del raid.

Quest'ultima parte del percorso venne compiuta in due giorni. Partito il 30 da Lisbona, l'idrovolante dovette ammarare qualche chilometro dopo.

Dopo una riparazione potè giungere nello stesso giorno a Ferrol, a nord-ovest della Spagna, dove passò la notte. Ripartì il mattino del 31, venne segnalato al largo di Brest, e raggiunse quindi Plymouth.

La durata totale del percorso fu di 15 giorni e il percorso totale fu di circa 5000 km.

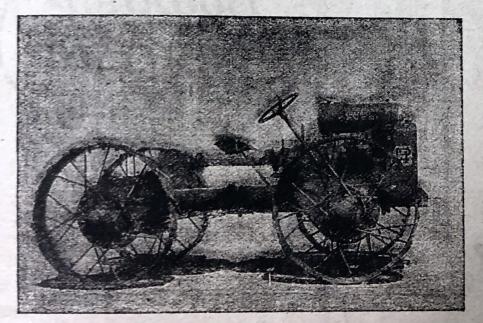
La traversata è stata grandemente facilitata dal governo americano, che scaglionò delle navi lungo tutto il percorso.

* *II. - Il tentativo di Hawker.* — Il pilota Hawker, di origine australiana, ed il suo passeggero Grieve, ufficiale di marina inglese, partirono il 18 maggio ad ore 18 e 48' decisi a precedere l'NC 4 immobilizzato alle Azzorre L'aeroplano impiegato era un Sopwith terrestre del solito tipo a fusoliera, a motore unico Rolls Royce 350 HP. Aveva il carrello sganciabile, per l'atterramento s'erano previsti dei leggeri pattini. Un grande serbatoio di benzina era applicato sotto la fusoliera, e poteva, vuotato, servire a far galleggiare l'aeroplano.

I piloti avevano inoltre con essi una piccola imbarcazione di salvataggio. La provvista di benzina era di 1800 litri, sufficiente per un volo normale di 24 ore.

Le dimensioni principali dell'apparecchio erano: apertura d'ali 14 metri - lunghezza 14 metri e 40.

Prima di decollare, l'apparecchio percorse 300 metri. Dopo alzatosi venne liberato dal carrello che cadde poco lontano da Raynham, pilota del Martinsyde che doveva pure tentare la traversata dell'Atlar o. Costui pensò di partire pur esso senz'altro per non la-

sciare avvantaggiare l'avversario, ma un incidente gli danneggiò l'apparecchio impedendogli la partenza.

L'arrivo di Hawker e Grieve era ansiosamente atteso in Inghilterra, e non essendosi effettuato nei termini di tempo previsti, si credeva che fossero periti, quando il mattino del 25 maggio il vapore danese *Mary*, che si recava in Danimarca, segnalò al suo passaggio al N. E. della Scozia, al posto di segnalazione dell'agenzia Lloyd, che aveva salvato l'equipaggio dell'apparecchio Sopwith.

Immediatamente dopo la controtorpediniera *Woolston* avendo incontrato il *Mary* prese a bordo l'aviatore Hawker ed il tenente M. Grieve, che sbarcarono a Thurso, porto dell'estremo nord della Scozia, ove l'ammiraglio Freemantle e dei marinai lo accolsero trionfalmente.

Arrivarono a Londra il 27, con gran gioia della signora Hawker e del suo bambino, dopo un periodo di tante apprensioni.

La causa del forzato ammarramento del Sopwith fu dovuta alla cattiva circolazione dell'acqua del motore.

Il punto dove sono scesi è a 50 gradi 30' di latitudine nord e a 29° 30' di longitudine ovest; il volo ebbe la durata di 14 ore. Il punto è a 1240 chilometri all'ovest dell'Irlanda, il percorso è stato di 1900 km.

Ecco la relazione fatta dal Hawker:

« Tutto procedette bene durante le prime quattro ore, il cielo era perfettamente sereno; ma dopo la visibilità diventò cattiva.

« Incontrammo delle grosse nubi ed ebbimo ad affrontare un violento uragano. In seguito volammo al disopra delle nubi ad un'altezza di 4500 metri.

« Dopo 5 ore e mezzo di volo, la circolazione d'acqua diventò difettosa, con eccessivo raffreddamento del motore, ma potemmo combattere questa difficoltà avvicinandoci al livello del mare.

« Tutto procedette bene per qualche ora, ma nuovamente la circolazione ci dette delle inquietudini poichè l'acqua raggiunse il punto di ebollizione.

« In quel momento ci rendemmo conto che finchè la circolazione dell'acqua rimaneva difettosa, non avremmo potuto guadagnare in altezza, senza aumentare enormemente il consumo della benzina.

« Persistendo questo stato di cose, dopo 12 ore e mezza di volo, ci decidemmo a giocare il tutto per il tutto. Cambiammo itinerario per raggiungere la rotta frequentata dai piroscafi.

« Ben presto, con nostra grande soddisfazione, scorgemmo il vapore danese *Mary*, che subito rispose alle nostre segnalazioni.

« Dopo aver percorso ancora circa 3 chilometri potemmo ammarare davanti al piroscafo. Ma il mare era eccezionalmente mosso, e potemmo essere condotti a bordo del

naviglio per i continui sforzi del suo equipaggio dopo non meno di due ore.

« Per la violenza della tempesta non fu possibile salvare l'apparecchio, che galleggiava probabilmente ancora in mezzo all'Oceano.

« Al momento del nostro salvataggio erano trascorse 14 ore e mezza dalla nostra partenza da Terranova. Fummo salvati dalle onde a 8 ore e 30 del mattino, lunedì ora di Greenwich (9 ore e 30 inglesi) ».

Hawker e Grieve furono ricevuti dal Re d'Inghilterra, dalla Regina, e dal Principe di Galles. Il re consegnò loro la croce speciale dell'aviazione. Nella sera dello stesso giorno 27 a un banchetto d'onore offerto dal *Daily Mail*, il generale Seely, sottosegretario per l'aviazione, consegnò loro uno *chèque* di 125.000 franchi, premio di consolazione che il *Daily Mail* aveva deciso all'ultimo momento di assegnare.

✱ *III. - La traversata diretta compiuta da Alcock e Brown su apparecchio terrestre Bimotore Vickers.* — La traversata di Alcock e Brown fu compiuta in un sol volo su un percorso di 3050 km. partendo da San Giovanni di Terranova alle ore 17 e 28' del 14 giugno ed ebbe la durata di 16 ore e 12'.

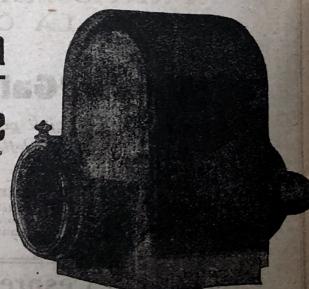
La velocità oraria media fu di 188 km. Essendo la velocità del Vickers *Vimy* (nome di un villaggio francese) di 160 km. all'ora se ne deduce che esso ebbe il vantaggio di un vento favorevole. L'arrivo a Clifden, in Irlanda, avvenne alle ore 9,40 del 15 giugno.

Alla partenza dall'aerodromo di San Giovanni, l'apparecchio si sollevò con molta difficoltà per il suo forte sovraccarico; la prima parte del percorso avvenne ad una quota molto bassa. Collo svolgersi del viaggio, per il consumo del combustibile, potè guadagnare man mano di altezza.

Dopo otto minuti dalla partenza l'apparecchio non era più visibile dal campo di San Giovanni e allora venne inviato un messaggio al Ministero dell'Aeronautica inglese il quale avvisò immediatamente a mezzo della T. S. F. tutte le navi che si trovavano sul percorso perchè sorvegliassero e prestassero la loro assistenza in caso di bisogno.

Il Capitano Alcock ed il tenente Brown ebbero un viaggio difficoltoso, malgrado il vento favorevole. Il capitano Alcock ha fatto la seguente narrazione:

« Non vedemmo nè sole, nè luna, nè stelle. Per delle ore intere non vedemmo niente. La nebbia era molto intensa, e qualche volta dovemmo discendere fino a una trentina di metri dal mare.

« Per quattro ore intere, l'apparecchio fu coperto interamente da una superficie di ghiaccio. A un certo momento la nebbia era così folta, che l'indicatore di velocità cessò

di funzionare, e per qualche secondo la situazione fu alquanto imbarazzante.

« Io credo di aver fatto dei loopings, e compiemmo spirali molto strette (?).

« Compiemmo qualche evoluzione molto comica, poichè non avevo alcuna idea dell'orizzonte. I venti furono favorevoli durante tutto il percorso. Soffiavano da nord-ovest e talvolta da sud-est. A Terranova avevamo detto che avremmo compiuto il viaggio in 16 ore, ma non pensammo mai che ciò fosse possibile.

« Un'ora e mezza prima di atterrare non avevamo un'idea giusta del luogo dove eravamo, credemmo di essere a Galway o nelle vicinanze. La nostra gioia fu grande quando vedemmo Eastal-Island e Turbat-Island (8 chilometri ad ovest di Clifden).

« La popolazione non sapeva chi fossimo, quando atterrammo, e ci credevano alla ricerca di Alcock.

« Non incontrammo condizioni atmosferiche impreviste. Non soffrimmo nè esaurimenti, nè freddo, eccettuato quando si guardava fuori dalla cabina, perchè allora il vento ci mordeva il viso.

« Bevemmo del caffè e della birra, e mangiammo dei sandwiches e del cioccolatto ».

Il Vickers Vimy è un apparecchio da bombardamento notturno, adattato per la circostanza. Esso porta due motori Rolls Royce *Eagle* di 350 HP. La capacità dei serbatoi della benzina era di 3950 litri. Il peso a vuoto dell'apparecchio normale da bombardamento è di 3130 kg.

La sua superficie è di 123.5 mq. la sua lunghezza è di metri 13,4, la sua apertura di metri 20.8.

La profondità dell'ala è di metri 3.063 e pressochè eguale è la distanza fra i piani.

È a fusoliera unica centrale; la cui parte anteriore è costituita da tubi, ed è separabile dalla parte posteriore, che è invece di legno ed ha i longheroni ed i montanti di tubi di legno costruiti secondo il brevetto inglese Mac Gruer.

La coda è biplana.

Il capitano J. Alcock D. S. C. nacque a Manchester nel 1892, studiò nella sua città natale all'Empress Motor Works. Ha ottenuto il brevetto di pilota al Royal Aero Club a Broocklands nel 1912 e prese parte a numerose corse, fra le altre alla Londra-Manchester nel 1913, nella quale arrivò secondo.

Dal principio della guerra fece parte dell'Aviazione Marittima Inglese, e diventò istruttore a East-Church, più tardi divenne capo istruttore di acrobazia.

Distintosi al fronte durante la guerra, fu decorato col nastro della « Distinguised Service Conduct » e tenne il record del bombardamento a grande distanza. Fu fatto prigioniero dai Turchi in seguito a una panna di motore e non fu liberato che recentemente.

Il tenente Arturo Witten Brown è nato a Glasgow nel 1886 da genitori americani. Ha, come osservatore, un'istruzione specialissima essendosi dedicato particolarmente a questo ramo della navigazione aerea.

Si è iscritto nell'Università e nel Corpo Scuola Pubblico nel 1914; fece parte, un po' più tardi, del reggimento di Manchester, e prestò servizio in Francia, nel 2° battaglione nel 1915. Fu in seguito incorporato nel Royal Flyng Corps come osservatore, poi fu ferito e fatto prigioniero di guerra nel corso dello stesso anno. Fu internato in Svizzera e rimpatriato nel dicembre 1917, fece parte in seguito del Ministero delle Munizioni, per la produzione degli aeroplani. È anche un pilota esperto che sa volare con diversi tipi di apparecchi.

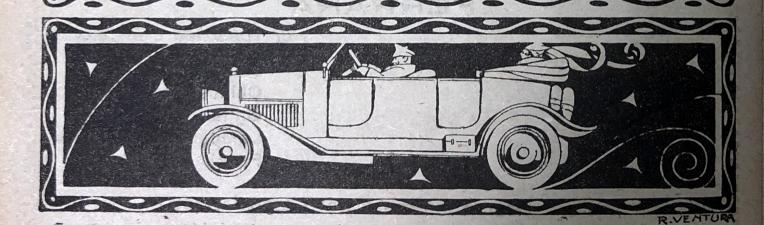
Il tenente Brown, dopo aver fatto dei serii esperimenti col Vickers Vimy, modello traversata dell'Atlantico, riteneva che non vi sarebbero state difficoltà ad attraversare l'Oceano.

Esso impiegò un sistema di navigazione analogo a quello impiegato sul mare.

Antropologia.

Si è parlato finora dei Somali come di una popolazione perfettamente omogenea che appartiene a quel gruppo di popoli conosciuto col nome di Etiopici, i quali costituiscono un'unità antropologicamente ed etnograficamente ben distinta. I dati scientifici raccolti a questo proposito dalla missione Stefanini-Paoli nella Somalia Italiana, compiuta sotto gli auspici del Governo nel 1913, hanno dimostrato invece che nella compagine somala si possono chiaramente distinguere tre gruppi che corrispondono a tre grandi divisioni di quelle genti: gli Heggi, gli Hauia e i Sab. Il gruppo Sab ha caratteri fisici più rozzi, che corrispondono a quelli degli Etiopici puri e per certe particolarità si avvicinano più degli altri due gruppi ai negri propriamente detti. Gli Hauia hanno meno evidenti questi caratteri dei Sab, con la sovrapposizione di talune particolarità somatiche proprie degli Arabi, le quali dimostrano un certo grado d'incrocio con questo popolo. Negli Heggi infine prevalgono i caratteri arabi e si hanno soltanto come residui alcuni dei caratteri etiopici, come quelli dei Sab, così che l'incrocio con gli Arabi risulta presso gli Heggi molto più forte e prevalente.

I Sab e gli Hauia, che abitano il sud e il sud-est della Somalia, sono stati ricacciati e spinti verso il mezzogiorno e verso l'interno dalla continua, lenta invasione degli Heggi i quali abitano il nord-est e le rive del golfo di Aden, immediatamente al disotto dell'Arabia e si infiltrano lentamente anche nel territorio attualmente abitato dagli

R. VENTURA

altri due gruppi; così che si può prevedere che un giorno finiranno con l'invadere l'intera regione e distruggere i residui più puri dell'antica popolazione della Somalia.

Igiene.

* *Disinfezione delle vetture ferroviarie.* — Per essere molto sinceri dovremmo per il momento desiderare da noi non la disinfezione ma la pulizia pura e semplice delle vetture ferroviarie il cui stato di miseria e di sporcizia supera ogni capacità di pudore spudorato. Ma ad ogni modo fa piacere conoscere che altrove si ha ancora voglia non solo di pulire ma perfino di disinfettare le vetture. Pare che ciò succeda (o succedeva?) a Berlino. Presso Postdam si sono costrutte delle stufe sufficientemente grandi per contenere una vettura ferroviaria. La stufa funziona a calore moderato coll'aiuto del vuoto (un vuoto sino 4 centimetri di mercurio) in guisa che già a 45° la vita degli esseri presenti per accidente nella vettura diventa impossibile. In tal guisa di certo almeno gli insetti che si trovassero nell'interno sono distrutti. Inoltre per uccidere le battericee o almeno per avvicinarsi ad una discreta disinfezione si immette nella vettura del formolo il quale investe tutta la stufa contenente il carro.

Il riscaldamento dura un'ora. La grossa stufa costava prima della guerra 80.000 marchi ed il trattamento 35. La vettura entra nella stufa per mezzo di rotaie poste nell'interno (la stufa ha 5 m. di diametro) che prolungano il binario.

* *Il male degli aviatori.* — Attorno alla fisiologia dell'aviatore si sono raccolte negli anni di guerra così ricche documentazioni in Italia, in Francia, in Inghilterra e negli S. U. che il profano stesso, tra l'abbondante materiale troverebbe di che soddisfare a più d'una curiosità.

Ma verrà l'occasione di parlare estesamente di tutto ciò. La breve notizia che si porge qui riguarda quel solo assieme di fenomeni che da qualche tempo si suole definire come « male degli aviatori ».

Non frequentissimo ma non eccezionale, si manifesta con disturbi auricolari, dolori vivaci alle articolazioni, tachicardia, cardiopalmo doloroso, cefalea, sonnolenza, con un po' di nausea in sovramercato. Anche dopo la discesa i rumori all'orecchio persistono e aumenta anzi la sonnolenza e il mal di capo.

La causa prima dei disturbi pare sia la velocità di ascesa e i rapidi sbalzi ad altezze varie; donde una continua ipertensione delle arterie ed un assieme di conseguenti squilibri funzionali. Neppure la migliore scelta degli aviatori, così che essi abbiano ben definite doti fisiche e morali (ottima vi-

SPIGA
TORINO
GOMME PIENE
PER AUTOCARRI

sta, udito perfetto, muscoli saldi, energia morale alta) possono sopprimere questi inconvenienti: e la profilassi resta ancora quella molto semplice di inalzarsi con qualche lentezza prudenziale, di scendere meno vertiginosamente.

✶ *Resistenza fisiologica dei bianchi e dei negri.* — I negri sono davvero fisiologicamente meno resistenti dei bianchi? e per conseguenza il presagio che tratto tratto si fa di una possibile scomparsa a distanza della razza negra di fronte alla bianca, trova almeno questo punto di appoggio?

Sove e Dovemport cercano rispondere al quesito sulla base dei quozienti di morbilità offerti rispettivamente dai bianchi e dai negri, nell'esercito americano. Le truppe nere sono di certo meno resistenti alle malattie della pleura, dei polmoni e di fronte alle malattie veneree. Per contro il negro ha pelle, mucose, nervi più resistenti del bianco. Esso ignora quasi il diabete, i calcoli urinarii ed ha vista migliore e più attivo ricambio.

Non è tutto ancora per trarre un corollario di generalizzazione: però è sufficiente per lasciare dei dubbi sulla presupposta cercata e tanto invocata inferiorità fisiologica dei negri. C'è un forte sospetto che la inferiorità fisiologica — almeno questa — nei negri, sia una trovata dei bianchi per mascherare il modico senso di equità della razza dominante.

✶ *L'India e le vittime della peste.* — L'India paga alla peste un tributo così ingente che vale la spesa di citare le cifre ufficiali delle vittime, non fosse altro per rallegrarci del beneficio della profilassi internazionale.

White Norman, alto commissario di igiene in India, pubblica il riassunto circa l'andamento di questa malattia in 20 anni.

La malattia fu portata a Bombay nel '96 e in breve tempo il morbo si diffuse e si stabilì tenacemente nell'impero, aiutato dalle abitudini della popolazione povera. Dal giugno '98 al luglio 1918, 10.500.000 persone sono morte di peste. Nel solo '903 i morti superarono 1.130.000 e per varii anni la cifra oscillò attorno a 1 milione di vittime annuali.

Fortunatamente alcune provincie rimasero quasi immuni.

Il rispetto per i topi, la inerzia del popolo, la facilità di trasporti dei topi infetti con il grano sono gli argomenti che spiegano la enorme diffusione dell'epidemia, la quale va però attenuandosi e spegnendosi a poco a poco.

✶ *Condizioni meteorologiche e salute.* — L'Hilla ha risolto con una via ingegnosa il quesito del giudizio tecnico dei climi sulla salute, costruendo un certo termometro (catatermometro) che bene si presta a misurare il raffreddamento della superficie cutanea. In tal guisa si può verificare quale influen-

za su questo raffreddamento determinino le condizioni esterne.

Come era da aspettarsi, i climi umidi appaiono quali peggiori e più capaci a dare un forte raffreddamento: ma l'interessante è che il fenomeno ha intensità uguali ai tropici di quanto ha in zone europee come l'Inghilterra od almeno alcune zone inglesi.

La indicazione catatermometrica entrerà nell'avvenire tra i dati che permetteranno un orientamento nella scelta delle stazioni climatiche e nella giudiziosa indicazione della salubrità relativa dei varii luoghi.

✱ *Il movimento per la casa salubre in Inghilterra.* — L'Year Book 1919 di The Studio ora pubblicato riporta molti documenti sulla intensificazione del movimento per la casa buona nel Regno Unito nell'immediato dopo guerra.

È ozioso ricordare quanto l'Inghilterra ha fatto per il trionfo della buona casa: l'« home » non è solo il castello di ogni inglese ma è il segno della sua intima grandezza.

Il « Tudor Wolter Report » del '918 è una legge che stabilisce un nuovo piano di azione per costrurre casine (*cottages, small houses*) in quantità: 100.000 all'anno almeno per 5 anni consecutivi. E artisti e studiosi offrono alla buona soluzione del quesito un contributo che dovrebbe essere seguito anche da noi. È vero che mancano i dati economici sul quali si vuole imperniare la soluzione del quesito (il solo esempio di casa individuale quotato parla di un prezzo di 450 sterline per una bella casa), ma l'entusiasmo non pare di sole parole!

✱ *Il nuovo acquedotto di Gerusalemme.* — In realtà è molto lontano: ma vale la spesa di farne cenno perchè il nuovo acquedotto dice come la cattiva volontà turca non ha saputo compiere in molti secoli quanto la buona volontà inglese ha saputo fare in pochi mesi.

Gerusalemme aveva un bell'acquedotto ai tempi di Salomone: tempi un poco lontani per il secolo corrente. È l'acquedotto era scomparso e la città santa si riforniva come poteva di acqua mediocre in attesa di un futuro che pareva lontano assai.

Gli inglesi si sono posti con energia al lavoro: hanno captato sorgenti sulle colline che circondano la città, hanno collocato pompe di innalzamento, hanno posto in opera varii chilometri di tubazione ed in febbraio finalmente la buona acqua potabile colava dagli zampilli delle fontane pubbliche e cadeva dai robinetti di taluni edifici privati. Non si tratta ancora di un rifornimento completo, ma 7060 litri all'ora di ottima acqua vengono intanto elargiti alla città. La quale se attendeva la sapienza giovane turca aspettava un pezzo.

✱ *Scorbuto e conserva di pomodoro.* — Il titolo non tragga in inganno: si tratta pro-

prio di un elogio e non di una accusa. Hess e Unger hanno verificato che lo scorbuto sperimentale delle cavie scompare, se a queste si somministra in aggiunta alla razione che conduce alla comparsa dello scorbuto, una piccola quantità (5 cmc.) di concentrato di pomodoro. Anche nei bambini lattanti di 3 mesi la conserva di pomodoro diluita in acqua (15 gr. al giorno) sostituisce ottimamente le soluzioni di zucchero.

Non pare tutto ciò una controprova sperimentale in favore degli istintivi richiami verso il pomodoro? e chissà che al pomodoro-condimento non tenga dietro il pomodoro-rimedio!

✱ *Un nuovo processo di conservazione degli alimenti.* — Nuovo non nella sua visione scolastica: ma quasi nuovo almeno nella estensione pratica è il metodo americano che promette di diffondersi se quanto si pubblica dal Mac Kee della Università di Columbia non è semplice visione di laboratorio.

Si tratta di questo: di solito i cibi si conservano o sterilizzati a umido o essiccati all'aria calda (essiccamento propriamente detto, affumicamento). Or bene perchè non si applica a tutti i cibi il processo di disidratazione che si applica largamente alla preparazione del pomodoro concentrandolo nel vuoto? E cioè, perchè non si pratica la disidratazione dei cibi nel vuoto a bassa temperatura? Le prove fatte in America dicono che il procedimento è applicabilissimo tanto ai vegetali quanto alle carni comuni ed a quelle dei pesci. Inutile dire che occorrono buone pompe da vuoto e che per conseguenza la pratica non può entrare nella industria domestica. Ma la conservazione è perfetta, col vantaggio che le vitamine rimangono integre, che i tessuti non si spappolano, che i materiali non subiscono le alterazioni che il calore o la presenza di liquidi sempre idrolizzanti determinano.

✱ *La stretta di mano alla cinese e la... profilassi.* — Le mani sporche (e anche quelle che sembrano pulite ma lo sono mediocremente) costituiscono un veicolo non spregevole per la trasmissione di germi. Durante la attuale epidemia di influenza devono avere avuto la parte massima nella diffusione del morbo. Ora Lynch e Cumming in America hanno cercato persuadere quanto utile sarebbe il metodo cinese di stretta di mano. Il quale metodo usato come saluto consiste nello stringere la propria mano invece di quella dell'amico. Al di là del fatto, che manca la dimostrazione se la pratica ha almeno valso in Cina un minor numero di colpiti, resta a vedere se l'abitudine che ha un certo sapore mimico di ironia ha probabilità di venire accolta. Non sarebbe più semplice suggerire di portare i guanti nei rapporti col pubblico? Sono così numerosi i casi nei quali i guanti possono rendere buoni servigi!

IN BIBLIOTECA

GIULIO ITALICO (Giuseppe Cobòl) *Trieste la fedele di Roma* — Torino, S. Lattes & C. edit., 1919 - L. 5.

I Cobòl sono una famiglia di puri e alacri patriotti triestini. Nicola Cobòl, capoconsole del T. C. I. a Trieste, forte fibra italianissima, era vicepresidente della *Società Alpina delle Giulie*, questo grande focolare d'italianità, durante la dominazione austriaca, ed ebbe a soffrire l'internamento durante la guerra, quando la gloriosa Società, di cui tanti soci erano fuggiti in Italia per combattere lo straniero odiato, era stata soppressa. Tra questi soci valorosi si trovava anche il figlio del Cobòl, Giuseppe, che fece tutta la campagna di liberazione nell'arma del Genio. Egli ci dà ora questo succoso e vario volume sulla sua Trieste, nel quale la cultura si avviva d'un caldo senso di amor patrio.

Non è una guida, sebbene possa servire benissimo anche per questo uso: un'appendice di indicazioni pratiche sugli alberghi, i ristoranti, i musei, le escursioni, ecc. completa l'opera appunto a tale scopo. Ma questa è sopratutto una descrizione vivace e ordinata di Trieste e delle terre istriane, delle loro bellezze naturali, del loro popolo arguto, delle usanze locali, della vita che vi si svolge, con copiosi cenni sulla storia triestina, sia quella antica o medioevale, sia quella — così vivamente sentita dall'A. — più moderna, in cui l'anima della « fedele di Roma » ha dolorato, ha combattuto ed ha vinto.

Tutto ciò è esposto dal Cobòl senza ombra di pedanteria, con una grazia bonaria che fa gradita la lettura, e con quel senso di facilità che solo può darci chi è perfettamente padrone dell'argomento e può discorrerne di getto, senza bisogno di ricerche faticose per trovare il ricordo storico, nè di consultazioni per descrivere un paesaggio sotto tutti i suoi aspetti. L'erudizione, riscaldata da un vivissimo affetto, si fa per così dire spontanea, casalinga, piacevole.

Un libro, insomma, che bisogna leggere, poichè farà conoscere ed amare Trieste e l'Istria a coloro che non le conoscono e fornirà copia di interessanti e commoventi notizie a quelli che la conoscono di già.

Libri ricevuti in dono.

La Regione di Adalia, città, foreste, risorse agricole e minerarie, commercio — Edito a cura della Società Commerciale d'Oriente, Milano (Via Manzoni. 6) — Con molte illustrazioni e una carta.

Soci Fondatori della Sede (1)

1283. BACCHIANI CINO EMILIO, Roma — 1284. BALDI dott. CELESTINO, Bologna — 1285. BATTAGLIA GIUSEPPE, Buenos Aires — 1286. BIGATTI ETTORE, Uboldo — 1287. BIZZI CARLO EDMONDO, Ponticelli d'Imola — 1288. BONFIGLIO ARMANDO, Bologna — 1289. BRAUN BERNARDO, Firenze — 1290. CAROGLIO NATALE, Varese — 1291. CINQUINI Ing. ETTORE, Siena — 1292. COLTELLACCI Cav. Uff. Ing. COSTANTINO, Roma — 1293. COMUZIO FLAMINIO, Asmara — 1294. CONDESTAULE Dott. MICHELE, Bassano Veneto — 1295. CORTE Ing. EUGENIO, Ginevra — 1296. CORTESE Cav. ANDREA, Genova — 1297. CROSA CARLO ANTONIO, Castelletto Cervo — 1298. DACOMO LUIGI, Mendoza — 1299. FARAVELLI Ing. Cav. TANCREDI, Stradella — 1300. FOSCHINI ALESSIO, Atene — 1301. GRAN EULOGIO MARTINEZ, S. Paulo — 1302. LABORERO CARLO, Varazze — 1303. LUCCHETTI GIUSEPPE, S. Francisco California — 1304. MAGNAGHI ELISEO, Milano — 1305. MARCONCINI Rag. CARLO, Firenze — 1306. MISCHIO EUGENIO, Milano — 1307. MUSSO Ing. ANTONIO, Milano — 1308. OLDRINI RICCARDO, Legnano — 1309. POZZO GUGLIELMO, Buenos Aires — 1310. ROBECCHI Ing. AMBROGIO, Napoli — 1311. ROSSI CARLO, Buenos Aires — 1312. ROSSI ETTORE, Buenos Aires — 1313. SARACCHI LUIGI, Milano — 1314. VIALE ANTONIO, Roma.

Totale 33

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un'artistica targa-ricordo in bronzo e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nei marmi della nuova Sede.

Soci benemeriti. (1)

Asmara, 1 — Augusta, 1 — Bagheria, 1 — Brescia, 1 — Busto Arsizio, 1 — Castelli, 1 — Cellino Attanasio, 1 — Cerignola, 1 — Cerro al Volturno, 1 — Cetona, 1 — Forlì, 1 — Genova, 2 — Giojosa Marea, 1 — Gorizia, 1 — Lonigo, 1 — Melzo, 1 — Mendoza, 1 — Messina, 1 — Milano, 2 — Misterbianco, 1 — Montevarchi, 1 — Napoli, 1 — Omegna, 1 — Padova, 1 — Parma, 1 — Paternò, 1 — Pergine, 1 — Pontedera, 1 — Port Said, 1 — Rimini, 1 — Roma, 3 — Rovigo, 1 — Sampierdarena, 1 — S Francisco California, 1 — S. Nazzaro dei Burgondi, 1 — S. Pietro in Volta, 1 — Sarno, 1 — Senafè, 1 — Siracusa, 1 — Taranto, 2 — Tivoli, 1 — Torino, 4 — Trecenta, 1 — Trento, 1 — Trieste, 2 — Venezia, 1 — Verolanuova, 1 — Zona di guerra, 4.

Totale, 60

Premiati con medaglia d'oro.

Bagnara prof. Quinzio, Spezia; Cossa Felice. Bahia Blanca; De Angelis bar. ing. Gaetano, Napoli; Lami Zanetto Carlo, Pisa; Monza rag. Felice, Como; Musto Eugenio A., Chiavari; Ronconi dott. Euclide, Cremona; Scabini Giorgio, Trieste.

Totale, 8

(1) Per le modificazioni dei segni di benemerenza e di propaganda, a partire dal 1 settembre 1919, vedere a pagina 193.

Soci quinquennali.

Alejandro, 1 — Arzignano, 3 — Asti, 1 — Bari, 1 — Baselice, 1 — Bergamo, 2 — Bologna, 3 — Borgofranco sul Po, 1 — Buenos Aires, 5 — Busto Arsizio, 2 — Carini, 1 — Carpignano Sesia, 1 — Castelfranco Veneto, 2 — Catanzaro, 1 — Cavarzere, 1 — Cengio, 1 — Cesena, 1 — Comeglians, 1 — Comiso, 1 — Como, 2 — Cordoba, 1 — Cremona, 1 — Ferrara, 1 — Firenze, 3 — Fiume, 2 — Fondi, 2 — Frascati, 1 — Galatz, 1 — Gallipoli, 1 — Genova 7 — Giarre, 1 — Greve in Chianti. 1

— Ianina, 1 — Intra, 1 — Lavis, 2 — Lodi, 2 — Lucca, 2 — Manta, 1 — Menaggio, 1 — Mendoza, 5 — Milano, 23 — Modena, 2 — Moltrasio, 1 — Napoli, 2 — New York, 1 — Ostiglia, 1 — Palmanova, 1 — Pavia, 4 — Pegli, 1 — Perino, 1 — Piacenza, 1 — Portici, 1 — Porto Maurizio, 1 — Reggio Emilia, 1 — Rimini, 1 — Roma, 6 — Rubiera, 1 — Saletto di Montagnana, 1 — Salvatore, 1 — S. Juan, 1 — S. Paulo, 8 — S. Pietro Mosezzo, 1 — S. Vendemiano, 1 — Sassuolo, 1 — Savona, 1 — Scandiano, 1 — Scandicci, 1 — Sesto S. Giovanni, 1 — Taino, 1 — Tavazzano, 1 — Teglio, 1 — Torino, 9 — Toronto, 1 — Trapani, 1 — Trieste, 1 — Tripoli, 2 — Turano, 1 — Udine, 1 — Valdagno, 1 — Varzi, 1 — Venezia, 3 — Vigevano, 1 — Zona di guerra, 2. Totale, 163

Elenco dei Candidati

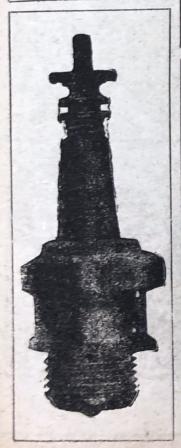
a Soci del T. C. I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° maggio al 30 giugno 1919

Soci Vitalizi. (1)

Abazia di Sulmona, 1 — Abbiate Guazzone, 1 — Abbiategrasso, 1 — Adi-Agri, 1 — Adria, 2 — Airole, 1 — Albese, 1 — Alessandria d'Egitto, 2 — Amandola, 1 — Amelia, 1 — Ampezzo, 1 — Aquila, 1 — Arona, 1 — Asmara, 1 — Avellino, 3 — Bagni di Casciana, 1 — Bagnone, 1 — Bahia Blanca, 1 — Barcellona, 1 — Bari, 2 — Bedizzole, 1 — Belluno, 1 — Bengasi, 2 — Bergamo, 1 — Biella, 4 — Biogno-Beride, 1 — Blatta di Curzola, 1 — Boara Pisani, 1 — Bologna, 10 — Bolzano, 1 — Brà, 1 — Brescia, 2 — Buenos Aires, 5 — Busto Arsizio, 2 — Cadrezzate, 1 — Cagliari, 2 — Cairo Montenotte, 1 — Calolzio, 1 — Camerlata, 1 — Capodimonte, 1 — Carpi, 1 — Casalbuttano, 1 — Caselle, 1 — Cassolnuovo, 1 — Castagnole Lanze, 1 — Castellammare Adriatico, 1 — Castelleone, 1 — Castel Madama, 1 — Castelvetro Piacentino, 1 — Casterno, 1 — Catania, 2 — Cavalese, 1 — Cefalù, 1 — Cervignano, 1 — Chialamberto, 3 — Chiasso, 5 — Chiavari, 2 — Cigliano Vercellese, 1 — Città di Castello, 1 — Cittanova, 1 — Cividale del Friuli, 1 — Colle d'Elsa, 1 — Colon, 1 — Como, 25 — Corneto Tarquinia, 1 — Crema, 2 — Cuorgnè, 1 — Cura Carpignano, 1 — Damasco, 3 — Desenzano sul Lago, 1 — Faenza, 2 — Feltre, 1 — Ferrara, 3 — Fiesole, 1 — Filighera, 2 — Firenze, 10 — Fiume, 4 — Fognano, 1 — Foligno, 1 — Formazza, 1 — Fossalta di Portogruaro, 1 — Galliate, 1 — Gap, 1 — Gazzo, 1 — Genova, 17 — Genzone, 1 — Giornico, 1 — Girgenti, 1 — Godoy Cruz, 1 — Gorizia, 1 — Grassano, 1 — Imola, 1 — Intra, 2 — Intragna, 1 — Ivrea, 1 — Lama Mocogno, 1 — Lamon, 1 — Laurium, 1 — Lavis, 1 — Lecce, 2 — Lecco, 1 — Legnano, 1 — Lerici, 1 — Lissone, 1 — Livorno, 7 — Locate Triulzi, 1 — Londra, 1 — Loreto, 1 — Lovere, 1 — Lugano, 1 — Lugo di Vicenza, 1 — Magliano Sabino, 1 — Mantova, 1 — Massa, 1 — Messina, 1 — Milano, 80 — Millesimo, 1 — Mirabello Ciria, 1 — Modena, 6 — Modugno, 1 — Monselice, 1 — Montagnana, 1 — Mon-

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I Soci pagano una volta tanto L. 150,20 se residenti nel Regno; L. 175,20 se residenti all'estero, a partire dal 1 gennaio 1920

Il Socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 150,20 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 175,20 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

Overland
TRADE MARK REG.
$ 850
franco in Fabbrica
Scegliete un'OVERLAND.
Il grande assortimento di modelli OVERLAND comprende vetture adatte per soddisfare qualunque esigenza dell'automobilismo.
La popolarità delle vetture OVERLAND è dovuta a quattro pregi eminenti — eleganza, costruzione, comodità e prezzo.
Presentiamo qui sotto il famoso modello 90, una vettura abbastanza leggera per essere veloce e tuttavia abbastanza pesante per tenere la strada facilmente; potente, di facile maneggio e comoda per chi la usa.
Esaminate questo modello 90 al più presto possibile. Poscia, come fecero già migliaia di altri automobilisti, voi sceglierete un'OVERLAND.
Cataloghi a richiesta
Distributori per l'Italia e Colonie:
LANGE & C.
TORINO - Via Juvara, 16
WILLYS-OVERLAND, Inc., Toledo, Ohio, U. S. A.

te Donato, 1 — Montevideo, 1 — Montone, 1 — Montoro Superiore, 1 — Monza, 3 — Mora-Noret, 1 — Napoli, 5 — Netro, 1 — New York, 1 — Novara, 5 — Opera, 1 — Ortona a Mare, 2 — Padova, 3 — Palazzolo sull'Oglio, 1 — Palermo, 4 — Paola, 2 — Parenzo, 1 — Parigi, 1 — Parma, 4 — Pavia, 3 — Pesaro, 1 — Piacenza, 3 — Pietrasanta, 1 — Pieve di Teco, 1 — Pisa, 1 — Pontevico, 1 — Porto Maurizio, 1 — Pozzengo Monferrato, 1 — Ravenna, 1 — Reggio Calabria, 1 — Rimini, 1 — Riva, 1 — Roma, 30 — Rorà, 1 — Rosburgo, 1 — Rovato, 2 — Rovereto, 1 — Saganeiti, 1 — Sale, 1 — Salto de Itù, 1 — Sampierdarena, 1 — S. Giovanni Persiceto, 1 — S. Marcello Pistoiese, 1 — S. Matteo, 1 — Sanguinetto, 1 — S Paulo, 2 — S. Remo, 1 — Sansevero, 1 — Santa Fè, 1 — Santo Spirito, 1 — S. Vito dei Normanni, 1 — Sarno, 1 — Sassoleone, 1 — Savona, 2 — Sebenico, 1 — Senna Lodigiana, 1 — Serravalle, 1 — Siracusa, 1 — Sondrio, 1 — Sora, 1 — Southington-Conn, 1 — Spezia, 7 — Spoleto, 1 — Taranto, 3 — Tivoli, 1 — Torino, 45 — Tortona, 1 — Traversa, 1 — Trecenta, 1 — Trento, 1 — Treviso, 1 — Trieste, 5 — Tripoli, 1 — Trobaso, 1 — Udine, 2 — Valeggio Lomellina, 1 — Valona, 1 — Venezia, 4 — Verolanuova, 1 — Verona, 1 — Viareggio, 1 — Vicenza, 1 — Vigevano, 1 — Vigo Fasso, 1 — Villadossola, 1 — Villa Maipù, 1 — Voghera, 1 — Zona di guerra, 3.

Totale, 512

Soci annuali (1)

Nuovi inscritti

dal 1 febbraio al 31 maggio 1919.

ALESSANDRIA, 38 — Acqui, 2 — Alpiano Natta, 1 — Asti, 21 — Balzola, 2 — Bassignana, 2 — Bergamasco Carentino, 1 — Borgo San Martino, 1 — Callianetto, 1 — Camerano Cusasco, 1 — Carpeneto d'Acqui, 1 — Casale Monferrato, 16 — Casalnoceto, 2 — Cascinagrossa, 1 — Castellazzo B., 2 — Castelnuovo d'Asti, 1 — Castelrocchero, 1 — Cocconato, 1 — Cortiglione di Robella, 1 — Costigliole d'Asti, 4 — Cristo, 1 — Frassinello Monferrato, 1 — Gamalero, 3 — Garbagna, 1 — Giarole Monferrato, 1 — Grana Monferrato, 2 — Incisa Belbo 3 — Lazzolo, 1 — Lu Monferrato, 1 — Molino dei Torti, 1 — Moncalvo, 1 — Morano Po, 1 — Novi Ligure, 8 — Ovada, 5 — Pallavicino, 1 — Ricaldone, 1 — Rivalta Bormida, 4 — Rivarone, 2 — Robella, 2 — S. Damiano d'Asti, 1 — S. Paolo della Valle, 1 — Scurzolengo d'Asti, 1 — Serravalle Scrivia, 4 — Solonghello, 1 — Tortona, 14 — Troville Monferrato, 1 — Valenza, 1 — Vignale Monferrato, 1 — Villafranca d'Asti, 1 — Villanova d'Asti, 3 — Villaromagnano, 1 — Vinchio d'Asti, 1 — Volpedo, 1.

ANCONA, 31 — Castiglione d'Arcevia, 2 — Chiaravalle, 2 — Fabriano, 3 — Falconara Marittima, 2 — Jesi, 5 — Loreto, 2 — Maiolati, 2 — Morro d'Alba, 1 — Offagna, 1 — Osimo, 1 — Ostra, 1 — S. Marcello, 1 — Santa Maria Nova, 1 — Senigallia, 2.

AQUILA, 23 — Avezzano, 1 — Calascio, 1 — Carsoli, 1 — Castel di Sangro, 1 — Cocullo, 1 — Fonte d'Amore, 1 — Pescina, 1 — Popoli, 1 — Posta, 1 — Pratola Peligna, 2 — Sulmona, 5 — Tagliacozzo, 1 — Trasacco, 1.

AREZZO, 7 — Ambra, 1 — Castiglion Fiorentino, 1 — Cortona, 1 — Levane, 1 — Lucignano, 1 — Monte S. Maria Tiberina, 1 — Monteschi, 1 — Montevarchi, 5 — Pieve S. Stefano, 1 — Poppi, 1 — Pratovecchio, 1 — S. Giovanni Valdarno, 9 — Sansepolcro, 2 — Terranova Bracciolini, 2.

ASCOLI PICENO, 3 — Amandola, 3 — Belmonte Piceno, 3 — Comunanza, 2 — Fermo, 5 — Montalto Marche, 1 — Montefortino, 1 — Montegallo, 1 — Porto S. Elpidio, 3 — Ripatransone, 2 — S

(1) *Art. 6 e 9.* — I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero: a partire dal 1 gennaio 1920, la quota viene elevata a L. 10 per i Soci residenti in Italia, L. 12 per i Soci residenti all'estero.

Benedetto Tronto, 1 — S. Elpidio a Mare, 1 — Servigliano, 1.

AVELLINO, 7 — Accadia, 2 — Anzano degli Irpini, 1 — Ariano di Puglia, 4 — Atripalda, 1 — Baiano, 3 — Bonito, 1 — Cervinara, 1 — Dentecane, 1 — Guardia Lombardi, 1 — Mercogliano, 1 — Mirabella Eclano, 1 — Montella, 1 — Nusco, 1 — Pratola Serra, 1 — Quadrelle, 1 — S. Lucia di Serino, 1 — Solofra, 1 — Sturno, 1 — Taurasi, 1 — Vallata, 1 — Volturara, 1.

BARI, 54 — Acquaviva delle Fonti, 2 — Andria, 1 — Barletta, 3 — Bisceglie, 3 — Bitonto, 2 — Canosa di Puglia, 2 — Cassano Murge, 1 — Cisternino, 1 — Corato, 1 — Fasano, 1 — Gioia del Colle, 1 — Gravina di Puglia, 6 — Grumo Appula, 3 — Modugno, 4 — Mola, 2 — Molfetta, 9 — Monopoli, 3 — Palo del Colle, 1 — Putignano, 1 — S. Spirito, 1 — Santeramo in Colle, 1 — Spinazzola, 2 — Terlizzi, 1 — Trani, 4.

BELLUNO, 2 — Agordo, 2 — Alleghe, 1 — Auronzo, 1 — Falcade, 1 — Feltre, 3 — Forno di Zoldo, 1 — Lentiai, 1 — Lozzo di Cadore, 1 — Selva di Cadore, 2 — Trichiana, 1 — Valle Cadore, 1.

BENEVENTO, 10 — Castelfranco in Miscano, 1 — Cercemaggiore, 1 — Frasso Telesino, 1 — Guardia Sanframondi, 1 — Molinara, 1 — Morcone, 1 — S. Giorgio la Molara, 1 — S. Leucio, 1 — S. Marco dei Cavoti, 4 — S. Croce del Sannio, 1 — Tocco Gaudio, 1.

BERGAMO, 38 — Adrara S. Martino, 2 — Adrara S. Rocco, 1 — Albino, 1 — Almè, 1 — Almenno S. Salvatore, 1 — Azzano S. Paolo, 1 — Boltiere, 1 — Brembate Sopra, 1 — Brignano d'Adda, 1 — Camerata Cornello, 1 — Canonica d'Adda, 1 — Caprino Bergamasco, 1 — Caravaggio, 3 — Carvico, 1 — Casnigo, 1 — Castro, 1 — Celana, 1 — Cividate al Piano, 1 — Clusone, 3 — Cologno al Serio, 1 — Colognola al Piano, 1 — Comunnuovo, 1 — Desenzano Serio, 1 — Dossena, 1 — Fontanella al Piano, 1 — Gandino, 1 — Gazzaniga, 1 — Grumello del Monte, 1 — Lovere, 8 — Morengo, 1 — Olmo al Brembo, 2 — Parre Ponte Selva, 1 — Pedrengo, 1 — Ponte S. Pietro, 3 — Ponte Selva, 1 — Pontida, 1 — Pontirolo, 1 — Ranica, 1 — S. Gallo, 1 — S. Giovanni Bianco, 7 — Schilpario, 1 — Selino, 1 — Telgate, 1 — Terno d'Isola, 1 — Trescorre Balneario, 1 — Treviglio, 7 — Villa d'Ogna, 2 — Zandobbio, 1.

BOLOGNA, 117 — Anzola, 3 — Bagni Porretta, 5 — Borgo Panigale, 1 — Budrio, 4 — Casalfiumanese, 1 — Castelbolognese, 1 — Castelfranco Emilia, 1 — Castelmaggiore, 2 — Castel S. Pietro Emilia, 1 — Castenaso, 3 — Castiglione de Pepoli, 2 — Corticella, 1 — Crevalcore, 2 — Decima, 1 — Fossignano, 1 — Granaglione, 1 — Granarolo, 1 — Imola, 10 — Loiano, 1 — Marmorta, 1 — Martella di Budrio, 1 — Medicina, 5 — Molinella, 1 — Monterenzio, 1 — Musiano, 1 — Ozzano Emilia, 1 — Persiceto, 5 — Pianoro, 2 — Pontecchio, 1 — S. Agata Bolognese, 1.

BRESCIA, 70 — Bagnolo Mella, 1 — Botticino Sera, 1 — Breno, 4 — Calvisano, 1 — Capo di Ponte, 4 — Carpenedolo, 3 — Castenedolo, 1 — Cazzago S. Martino, 1 — Cedegolo, 2 — Chiari, 6 — Coccaglio, 1 — Collebeato, 1 — Corticelle Pieve, 1 — Desenzano, 6 — Erbanno, 1 — Flero, 1 — Gardone V. Trompia, 3 — Ghedi, 1 — Gorzone, 1 — Gussago, 1 — Idro, 1 — Iseo, 4 — Leno, 1 — Lonato, 1 — Losine, 1 — Loveno, 1 — Manerba sul Garda, 4 — Manerbio, 2 — Marmentino, 1 — Nave, 1 — Nuvolento, 1 — Odolo, 1 — Oriano, 1 — Ossimo Inferiore, 1 — Padernello, 1 — Palazzolo sull'Oglio, 5 — Paspardo, 1 — Polpenazze, 1 — Pontevico, 6 — Rezzato, 6 — Roccafranca, 1 — Rovato, 7 — Sabbio Chiese, 1 — Salò, 2 — S. Martino della Battaglia, 1 — S. Eustacchio, 1 — Tremosine, 1 — Trenzano, 1 — Urago d'Oglio, 1 — Verolanuova, 9 — Vestone, 2 — Villa Cogozzo, 1 — Vione, 3 — Visano, 1.

CAGLIARI, 37 — Baunei, 1 — Bosa, 5 — Buggerru, 2 — Cabras, 5 — Carloforte, 3 — Desulo, 1 — Domusnovas, 1 — Furtei, 1 — Gonnosfanadiga, 2 — Guasila, 1 — Iglesias, 5 — Ingurtosu, 1 — Isili, 1 — Jerzu, 1 — Lanusei, 2 — Lunamatrona, 1 — Mandas, 1 — Monserrato, 4 — Morras, 1 —

Narcao, 2 — Neoneli, 1 — Oristano, 61 — Paulilatino, 1 — Perdasdefogu, 1 — Pimentel, 1 — Quartuccio, 1 — Quartu S. Elena, 1 — Sadali, 1 — S. Gavino, 3 — Sant' Antioco, 3 — S. Vito, 1 — Santu Lussurgiu, 1 — Serramanna, 2 — Seui, 3 — Suelli, 1 — Teulada, 1 — Tuili, 3 — Ulassai, 1 — Usellus, 1.

CALTANISSETTA, 18 — Acquaviva Platani, 1 — Butera, 3 — Calascibetta, 4 — Campofranco, 1 — Castrogiovanni, 2 — Mazzarino, 2 — Milocca, 1 — Mussomeli, 3 — Piazza Armerina, 3 — Pietraperzia, 1 — Riesi, 1 — S. Cataldo, 1 — S. Caterina Xirbi, 1 — Serradifalco, 1 — Sommatino, 1 — Terranova Sicilia, 3 — Valguarnera, 1 — Villarosa, 1.

CAMPOBASSO, 9 — Bagnoli del Trigno, 5 — Boiano, 3 — Casacalenda, 1 — Castiglione di Carovilli, 1 — Guglionesi, 1 — Isernia, 1 — Larino, 1 — Miranda, 1 — Montagano, 1 — Riccia, 2 — Ripabottoni, 1 — Roccarivara, 1 — Rotello, 1 — S. Elena Sannita, 1 — Termoli, 4 — Toro, 1 — Tufara, 2.

CASERTA, 19 — Atina, 1 — Ausonia, 2 — Aversa, 2 — Bellona, 1 — Capua, 2 — Carniola, 2 — Casagiove, 1 — Cassine, 1 — Cervaro, 1 — Elena, 2 — Fondi, 1 — Formia, 1 — Gaeta, 2 — Itri, 1 — Maddaloni, 1 — Marcianise, 1 — Montecassino, 1 — Nola, 3 — Palma Campania, 1 — Roccarainola, 1 — Roccasecca, 1 — S. Clemente, 1 — S. Felice a Cancello, 3 — S. Nicola la Strada, 1 — S. Maria Capua Vetere, 6 — Sessa Aurunca, 2 — Sora, 4 — Succivo, 3 — Tora, 1.

CATANIA, 94 — Acicatena, 3 — Aciplatani, 1 — Acireale, 8 — Assoro Scalo, 1 — Belpasso, 1 — Biancavilla, 4 — Caltagirone, 2 — Castiglione Sicilia, 1 — Catenanuova, 1 — Centuripe, 2 — Cerami, 1 — Fiumefreddo, 2 — Floridia, 1 — Gagliano Castelferrato, 1 — Giardinello, 1 — Giarre, 4 — Grammichele, 1 — Licodia Eubeo, 2 — Mascali, 1 — Militello, 1 — Mineo, 1 — Nicosia, 3 — Nissoria, 1 — Paternò, 6 — Piedimonte Etneo, 2 — Randazzo, 1 — Regalbuto, 1 — Riposto, 7 — S. Giovanni di Giarre, 1 — S. Venerina, 1 — Scordia, 1 — Trecastagni, 1.

CATANZARO, 25 — Botricello, 1 — Cardinale, 1 — Cirò Marina, 2 — Comerconi, 1 — Conflenti, 2 — Cortale, 1 — Cotrone, 7 — Crucoli, 1 — Fabrizia, 1 — Feroleto Antico, 2 — Magisano, 2 — Mongiana, 2 — Monteleone Calabro, 2 — Nicastro 2 — Nicotera, 1 — Nocera Terinese, 1 — Olivadi, 1 — Pallagorio, 1 — Pizzo, 2 -- Platania, 1 — Roccabernarda, 2 — S. Bernardo, 1 — S. Vito sull'Jonio, 1 — Serrastretta, 1 — Soverato, 2 — Taverna, 1 — Tropea, 3 — Vazzano, 1.

CHIETI, 8 — Caramanico, 1 — Casalincontrada, 1 — Casoli, 1 — Castiglione Messer Marino, 1 — Fara S. Martino, 1 — Francavilla al Mare, 1 — Guardiagrele, 1 — Lanciano, 1 — Ortona a Mare, 7 — Palena, 1 — Pescara, 9 — S. Vito Chietino, 1 — Serramonacesca, 1 — Taranta Peligna, 1 — Vasto, 1.

COMO, 52 — Acquate, 1 — Albate, 2 — Angera, 2 — Azzano, 1 — Bellagio, 1 — Bindo, 1 — Biumo Inferiore, 1 — Bizzozero, 1 — Blessagno, 1 — Brebbia, 1 — Brunate, 1 — Brusimpiano, 1 — Cabiaglio, 1 — Cantello Ligurno, 1 — Cantù, 9 — Capolago, 1 — Carate Lario, 1 — Carnate, 1 — Casanuova Lanza, 1 — Casate Novo, 1 — Caslino d'Erba, 1 — Castello sopra Lecco, 1 — Castiglione Olona, 4 — Caversaccio, 1 — Cavona, 1 — Cellina, 1 — Cernobbio, 5 — Cittiglio, 1 — Colico, 2, — Cunardo, 3 — Cuvio, 1 — Daverio, 1 — Dongo, 1 — Erba Incino, 1 — Figino Serenza, 1 — Fino Mornasco, 1 — Gavirate, 1 — Grandate, 1 — Guanzate, 1 — Imbersago, 1 — Ispra, 2 — Laglio, 1 — Lavena, 2 — Laveno, 1 — Lecco, 9 — Leggiuno, 1 — Lezza, 1 — Lezzeno, 1. — Limido, 1 — Lomazzo, 2 — Lucino, 2 — Luino, 2 — Lurate Abbate, 1 — Lurate Caccivio, 1 — Magreglio, 1 — Malnate, 1 — Masciago Primo, 1 — Maslianico, 6 — Masnago, 1 — Menaggio, 3 — Merate, 1 — Moltrasio, 2 — Mombello, 1 — Montegrino, 1 — Neso, 1 — Oggiono, 1 — Olcio, 1 — Olgiate Comasco, 4 — Olginate, 1 — Oltrona al Lago, 1 — Orsenigo, 1 — Paderno d'Adda, 3 — Pianello Lario, 1 — Ponte Lam-

bro, 1 — Porto Valtravaglia, 1
— Primalunna, 1 — Rasa di Ve-
late, 1 — Rovellasca, 2 — Ro-
vello, 3 — S. Fedele d'Intelvi, 1
— S. Fermo della Battaglia, 1
— S. Mamette, 1 — S. Nazzaro, 1
— S. Pietro Sovera, 1 — S. Am-
brogio Olona, 3 — Sormano, 1
— Taino, 2 — Toriggia di La-
glio, 1 — Tradate, 4 — Travedo-
na, 1 — Uggiate, 1 — Varenna,
1 — Varese, 13 — Venegono In-
feriore, 1 — Venegono Superio-
re, 1 — Verderio, 1 — Vighizzo-
lo, 1 — Zenna, 1.

COSENZA, 7 — Acri, 2 — Aieta,
2 — Amantea, 2 — Bisignano, 1
— Cassano Jonio, 2 — Castroli-
bero, 1 — Castrovillari, 3 — Ce-
traro, 1 — Corigliano Calabro, 1
— Cropalati, 1 — Falconara Al-
banese, 4 — Firmo, 1 — Fuscal-
do, 1 — Longobardi, 1 — Malito,
1 — Mandatoriccio, 1 — Monte-
giordano, 1 — Morano Calabro, 3
Panettieri, 1 — Papasidero, 1 —
Rende, 3 — Rogliano, 1 — Rose,
2 — Rossano, 1 — Rovito, 1 —
S. Donato Ninea, 2 — S. Fili, 2
— S. Lucido, 1 — S. Marco Ar-
gentano, 1 — S. Martino di Fini-
ta, 1 — S. Agata d'Esaro, 1 —
Scigliano, 1 — Sibari, 1 — Terra-
nova Sibari, 1 — Trebisacce, 2 —
Trenta, 1 — Villapiana, 1

CREMONA, 31 — Bordolano, 1 —
Calvatone, 2 — Casalbuttano, 4 —
Casaletto Ceredano, 1 — Casalmag-
giore, 3 — Castelleone, 2 — Chie-
ve, 1 — Cignone, 2 — Corte dei
Frati, 1 — Crema, 12 — Cremosa-
no, 1 — Gallignano, 4 — Gron-
tardo, 2 — Gussola, 1 — Madigna-
no, 1 — Malagnino, 1 — Paderno
Cremonese, 1 — Piadena, 2 — Ri-
palta Arpina, 1 — Ripalta Gueri-
na, 1 — Rivarolo del Re, 1 — Ri-
volta d'Adda, 1 — Romanengo, 2
— S. Bernardino, 1 — S. Giovan-
ni in Croce, 1 — S. Maria, 1 —
Scandolara d'Oglio, 1 — Sesto Cre-
monese, 2 — Soncino, 3 — Sore-
sina, 6 — Torre de' Picenardi, 1
— Torricella, 1 — Trescore Crema-
sco, 2 — Vico Bellignano, 1.

(continua).

Posizione dei Soci al 31 luglio 1919.

Soci annuali inscritti al 31 Dicembre 1918	N.	153.96[illegible]
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci [illegible]i, irreperibi[illegible] [illegible]orosi, dimissionari, al 31 Dicembre 1919	»	19.963
	N.	134.000
Nuovi Soci del 1919 inscritti al 31 Luglio 1919	»	23.785
Totale Soci Annuali	N.	157.785
Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1918	N.	14.099
Soci Vitalizi inscritti dal 1º Gennaio al 31 Luglio	»	1.755
Totale Soci Vitalizi	»	15.854
Totale Soci al 31 Luglio 1919	N.	173.639

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa
Prem. Stab. Grafico Artistico Industr. GUSTAVO MODIANO & C. - Milano Rip. Gamboloita, 52